

Dagboek van een FAF Piloot



**Congo/Ruanda-Urundi
1960/1961**

Wilfried De Brouwer



Voorwoord.

Dit dagboek is het verhaal van een jonge piloot die deel uitmaakte van de vuursteunflight (FAF¹) op Harvard T-6 tijdens en na de onafhankelijkheidsperiode van Congo in 1960 en 1961. Alhoewel ik getracht heb zo volledig mogelijk te zijn, vooral met betrekking tot de belevenissen die ikzelf heb meegemaakt, zijn er ook operaties met Harvard geweest in Kindu, Kigali en Kamina die niet werden beschreven. Deze gebeurtenissen worden besproken in het boek van Daniel Brackx en Jean-Pierre Sonck, getiteld “L'Appui-Feu de BAKA²” Dit boek geldt als referentie document (**Ref**).

De plaatsnamen vermeld in dit dagboek zijn deze die gangbaar waren in 1960; de huidige benamingen staan tussen aanhalingstekens bij de eerste vermelding.

launchers voor zes rockets en aanhechtingpunten voor twee General Purpose (GP) bommen. Deze configuratie was identiek aan deze die door Franse Luchtmacht werd gebruikt in Algerije. De bewapende toestellen waren van het type 4 K en worden in dit dagboek aangeduid als T-6A.

Ook in Ruanda (Rwanda) en Urundi (Burundi) werden bloedige onlusten gemeld, meer bepaald gevechten tussen de Hutu's en Tutsi's (toen reeds). Dit, samen met de onzekerheid over de stabiliteit in Congo zette de Belgische legerleiding ertoe aan om drie vuursteunflights (FAF) op te richten met T-6A; respectievelijk in Kigali (Ruanda), Kindu (Maniema) en Kitona (Beneden Congo). Eén flight bestond uit vier vliegtuigen, vijf piloten en een zestal mecaniciens. Begin mei 1960 werd de eerste FAF ontplooid naar Kigali, spoedig gevolgd door de tweede naar Kindu.

Op woensdag **1 juni 1960** bezocht Lt Kol Matthys, OSN van de 10e Wing, Kleine Brogel, het detachement van het 31e smaldeel dat op squadron exchange was in Spangdahlem, een Amerikaanse basis in Duitsland. Bij zijn aankomst kreeg ik te horen dat ik was aangeduid om de daaropvolgende maandag naar Congo te vertrekken en dat ik een uur tijd had om mijn valies te pakken en met een F 84 F terug te vliegen naar Kleine Brogel.

En inderdaad, de maandag daarop waren we op weg naar Afrika, met vijf achteraan in een DC 4 die volgestouwd was met cargo. De gegadigden waren Kapt Jo D'Hert, Lt Baudouin de Changy en 1 Sgt Jim Van Roy, allen van Chièvres; 1 Sgt Guy Depypere en ondergetekende, beiden van het 31e Smaldeel van Kleine Brogel. We beseften toen niet dat we op weg waren naar een hectisch avontuur.

De conversie op T-6A in Kamina stelde weinig problemen, mede omdat we allen ongeveer 190 vlieguren op dit type hadden



Een T-6A met gunpods en rockets (verz Van Hautte)

De Aanloop

We schrijven begin 1960, enige maanden voor de onafhankelijkheid van Congo. Mede door de onlusten in Kinshasa in 1959 had België beslist om een twaalftal Harvards van de basis van Kamina te bewapenen met vier mitrailleurs, kaliber .303, ondergebracht in 2 pods onder de vleugels. Tevens werden de toestellen uitgerust met

¹ FAF: Fire Assistance Flight, Flight Appui Feu, Vuursteunflight

² L'Appui-Feu de Baka"- Editions De Krijger, Tel 053 808449, <dekrijger@proximedia.be>

geboekt tijdens onze training. Het enige merkelijke verschil was dat de toestellen nu bewapend waren en hierdoor aan wendbaarheid hadden ingeboet. Om terug te wennen aan de trage navigatiesnelheid – 120 Kts tegenover 450 Kts op F 84 F - moesten we een aantal navigaties uitvoeren in de omgeving van Kamina, maar even belangrijk was het gebruik van het wapensysteem. Een ancien van de tweedewereldoorlog leerde ons dat de meest precieze manier om met een dergelijk vliegtuig rockets af te vuren en bommen te droppen was de aanval uit te voeren met een duikhoek van 60° *“standing on the rudder pedals, and pointing the nose on the target”*.

Op 22 juni vertrokken we met vier T-6A naar Kitona, via Luluaburg (Kananga), Kikwit -overnight- en Leopoldstad (Kinshasa) om er aan te komen op **23 juni 1960**. Onze vliegtuigen waren de H 23, H 35, H 202 en H 210.

Daags na onze aankomst vlogen we reeds onze eerste opdrachten. Deze bestonden uit verkenningsvluchten boven Beneden-Congo, ondermeer om ons te familiariseren met de omgeving en radiocontact te nemen met landgenoten in de verschillende plantages en nederzettingen zoals Lukula, Tshela en Boma.

De eerste communicatieproblemen manifesteerden zich toen reeds. Naast de klassieke VHF waren onze toestellen uitgerust met zeer primitieve PRC 10 radios die normaal in voertuigen werden gebruikt. De ontvangstkwaliteit was zeer slecht en de actieradius beperkt. Wegens gebrekkige communicatiemiddelen tussen Kitona en de diverse nederzettingen moesten we eerst boven de residenties vliegen om de bewoners een seintje te geven dat zij hun radiopost moesten bemannen. Dergelijke procedure was tijdverlies en ontnam ons het verrassingseffect bij een eventuele interventie.

De navigatiekaarten waren ronduit slecht. De schaal was 1/1.000.000 en de precisie onbestaande. Toch was het goed om zich te kunnen aanpassen aan de omgeving van Beneden-Congo vooral omdat de weersomstandigheden niet optimaal waren. Ondanks het droogseizoen was er een bestendige wolkenlaag op lage hoogte in het

gebied ten noorden van de Congostroom. Gelukkig was de stroom een onmisbare referentie, maar het vinden van nederzettingen zoals Tshela en Lukula was geen sinecure.

We kregen diverse tegenstrijdige richtlijnen. Enerzijds moesten we onze



foto JP Sonck)

Een T- 6A met GP bommen onder de Vleugels

landgenoten vertrouwd maken met de radioprocedures, maar anderzijds mochten we ons niet te veel tonen aan de inlanders. De perceptie van het (landmacht) commando was dat de lokale bevolking zich niet mocht wennen aan de vliegtuigen; dit om het afschrikkingeffect te behouden. Aldus zouden die “naïevelingen” wel gaan lopen wanneer zij Harvards hoorden of zagen. Later zou blijken, dat de weerbaarheid van de Congolese militairen totaal verkeerd werd ingeschat door onze chefs in Kitona.

Ook kregen we een soort instructie onder de ogen waarin de procedure werd beschreven hoe we een interventie moesten aanpakken:

- In de eerste plaats, vlieg boven de plaats van de onlusten;
- Indien dit niet efficiënt was, voer een schijnaanval uit;
- Indien dit niet hielp en de agressiviteit op de grond voortduurde, vuur een salvo af met de boordkanonnen, echter zonder schade aan te richten of iemand te raken.

De bevelhebber van Kitona wou ons dergelijke absurde procedure laten ondertekenen, maar gelukkig werd dit geweigerd door onze Flight Co, Jo D’Hert. Het bleek toen reeds dat het commando geen benul had van de mogelijkheden en zwakheden van

(gevechts)vliegtuigen. Een interventie met vliegtuigen kan zeer efficiënt zijn indien men het verrassingseffect volledig kan uitspelen en wanneer de piloot goed ingelicht is over de situatie op de grond om zodoende een mogelijke aanval onmiddellijk te kunnen uitvoeren. Zich eerst “tonen” was totaal uit den boze. De muiters kregen aldus volop de tijd om een beschutte schuilplaats te zoeken en hun afweergeschut op te stellen.

Een bijkomend probleem was dat de piloot niet altijd wist wanneer het vliegtuig beschoten werd. Het is niet zoals in de bioscoop waar luchtaanvallen begeleid worden met luidruchtig mitrailleurgeschut en bomexplosies die de aanwezigen horendol maken. In een cockpit hoort men enkel het lawaai van de motor, maar met enige ervaring kon men in een T-6A toch het artilleriegeschut horen wanneer men zeer laag met open cockpit vloog.

Nochtans, zelfs wanneer hij het geschut hoort, weet de piloot niet precies van waaruit er gevuurd wordt. Indien de positie van het doel niet voorafgaandelijk werd aangeduid, is het dus absoluut noodzakelijk dat iemand ter plaatse is met de nodige communicatiemiddelen om richtlijnen te geven.

De Evenementen in Beneden Congo

Op **30 juni 1960**, de onafhankelijkheidsdag, bleef alles rustig en genoten we van een vrije dag. Nochtans was de toespraak van Patrice Lumumba³ tijdens de plechtigheid in Leo het eerste teken dat onze rust van korte duur zou zijn.

Vanaf **04 juli** werden onlusten en muiterijen in de militaire garnizoenen gemeld, eerst in Leopoldstad, later in Thijsstad (Mbanza-Ngungu). Maar er was meer, op diverse plaatsen werden de Europeanen lastig gevallen en maakte men melding van de eerste verkrachtingen. Dit virus zou zich snel

verspreiden en gedurende de daaropvolgende dagen en weken zou er geen enkele blanke vrouw nog veilig zijn op Congolees grondgebied.

De massale evacuatie van de meeste Europeanen profileerde zich meer en meer.

We werden op stand-by gezet, wat betekende dat we twee vliegtuigen met bemanning moesten klaar houden om op te stijgen in geval van nood terwijl de andere nog



Twee T-6A in vlucht met rockets en gunpods (foto F. Swietek)

sporadisch een vlucht konden uitvoeren.

Via de tamtam hoorden we dat de muiterij in Thijsstad zich uitbreidde en dat de Zeemacht zou beginnen aan de evacuatie van de Belgen in Matadi, maar verdere details waren ons onbekend (Ref, pag 35).

Op **05 juli** werd Lt Gen Janssens, door Patrice Lumumba ontslagen als commandant van de Weermacht en een paar dagen later vervangen door Adjudant Lundula die van de ene dag op de andere tot Luitenant Generaal werd bevorderd. De Weermacht werd omgedoopt tot Armée Nationale Congolaise (ANC).

Op **07 juli** mochten we Lt Gen Janssens uitwuiwen met een escortevlucht boven de “Jadotville” die vanuit Boma via Banana richting België stoomde. Ondertussen werd Kolonel Gheysen, Commandant van de Belgische strijdkrachten in Congo, benoemd tot Brigadier Generaal. Verder werd Kolonel VI Nithelet, ex-commandant van de 15e Wing, aangesteld als zijn adjunct.

Op **11 juli** kregen we de opdracht om

3. Patrice Lumumba cumuleerde de functie van Eerste Minister met deze van Minister van Landsverdediging

intimidatievluchten uit te voeren boven Boma en Matadi (Ref, pag 48). Volgens het Commando moest onze “intimidatie” zeer voorzichtig gebeuren: met andere woorden, we moesten in horizontale vlucht boven de aangeduide plaats vliegen zonder enig agressief maneuver uit te voeren. Dit was onzin, op die manier dienden we enkel als schietschijf voor de muiters.

In Matadi waren artillerietorens en het was onze opdracht om te beletten dat deze werden bemand. Dit was de enige duidelijke instructie die we meekregen en bij mijn weten zijn we er in geslaagd deze torens te neutraliseren.

De grote frustratie was echter dat we geen radiocontact kregen met de schepen van de Zeemacht die aangemeerd lagen in de haven. Ze hadden ons alle details kunnen geven over de weerstandsnesten en desnoods instructies om die uit te schakelen; maar niets daarvan. We wisten gewoon niet wat er gebeurde op de grond.

Jo D'Hert en Guy Depypere voerden de eerste intimidatievlucht uit boven Matadi; hun brandstof liet toe ongeveer anderhalf uur ter plaatse te blijven. Toen was het de beurt aan Baudouin en mijzelf om hun taak over te nemen.

Bij onze aankomst boven Matadi waren onze voorgangers in de omgeving van het vliegveld dat gesitueerd was aan de overkant van de Congostroom (zie kaart). Zodoende hadden we geen visueel contact maar Jo wenste ons het beste over de radio en liet ons weten dat zij terug keerden naar Kitona.

We deden eerst een verkenning boven de artillerieposten in de stad om nadien ook eens een kijkje te gaan nemen boven het vliegveld. We werden bestendig opgeroepen door de controletoren in de zin van: “*Avions au dessus de Matadi, sur ordre du gouvènement Congolais, vous devez atterrir*”;



iets waaraan we ons uiteraard weinig stoorden.

Na een rondje boven de startbaan en omgeving zag ik plotseling een vuurpijl vlak voor mijn neus. Ik verwittigde Baudouin, die mijn formatieleider was, maar hij wuifde dit weg als “they are trying to impress us” en zette koers naar de stad. Ik volgde hem maar begon toen na te denken over de “herkomst” van deze vuurpijl die zeker niet vanaf de controletoren werd afgevuurd. Ik zag niet goed in welke inlanders over dergelijke vuurpijlen zouden beschikken, laat staan ze af te vuren. Ik verwittigde Baudouin dat ik nog eens een kijkje wou gaan nemen en dit keer volgde hij mij. Terug in de

omgeving werd een tweede vuurpijl afgevuurd en merkten we het wrak van een Harvard met de zeer duidelijke H 202 kenletters. We konden onze ogen niet geloven; het was één van onze toestellen, meer bepaald dit van Guy. Hij had een crashlanding uitgevoerd op de flank van de heuvel naar het vliegveld toe, op minder dan 300 meter van de startbaan. De

tweede vuurpijl kwam niet rechtstreeks van zijn vliegtuig maar van een plaats tussen het wrak en de startbaan. Dit betekende dat hij zich kon verplaatsen en op weg was naar het vliegveld.

Baudouin was in alle staten. Zijn eerste reactie was dat we hulp moesten gaan halen. De vraag was waar? We hadden geen contact met de Marine noch met iemand van onze troepen op de grond, die zich trouwens langs de andere kant van de rivier bevonden. De enige oplossing was Kitona te verwittigen. Ik was niet gelukkig met deze beslissing, Kitona was een half uur vliegen en elke hulp zou zeker te laat komen. Na wat discussie zette ik koers naar de thuisbasis maar dacht plotseling aan Jo D'Hert, de formatieleider van Guy. Hij was op de terugweg en een betere oplossing was dat hij Kitona zou inlichten over het gebeuren. Mijn eerste pogingen om radiocontact te nemen waren tevergeefs. Om de reikwijdte van mijn radio te verhogen begon ik te klimmen en inderdaad, na een paar minuten had ik radiocontact om hem te melden

dat zijn “wingman” neergestort was. Zijn eerste reactie was er één van ongeloof. Na vergeefse pogingen om radiocontact te krijgen met Guy besefte hij de ernst van de toestand en waren we akkoord dat hij het nodige zou doen in Kitona terwijl ik zou terugvliegen naar het vliegveld van Matadi.



Guy Depypere

Toen ik terugdraaide hoorde ik plotseling de opgewonden stem van Baudouin “Je l'ai; je l'ai pris, il est dans mon backseat!”. Terwijl ik in conversatie was met Jo was hij geland en er in geslaagd om Guy op te pikken. Wat een opluchting!!

Het verhaal van Guy.

<Bij de aankomst van Baudouin en Wif waren we in de omgeving van het vliegveld. Jo besliste nog een overvlucht uit te voeren. We kwamen uit oostelijke richting en volgden de helling die naar het vliegveld leidde. Ik vloog rechts achter hem en kwam plotseling tot de bevinding dat ik stuwkrachtverlies had. Ik kon niets anders doen dan een noodlanding uit te voeren op de flank van de heuvel vlak voor de startbaan. De klap was hevig, ik was even versuft en voelde een stekende pijn in de rug. Er was rookontwikkeling in de omgeving van de cockpit en toen ik mijn helm afnam hoorde ik ontploffingen en afweergeschut uit diverse richtingen. Het vliegtuig was zeer ernstig beschadigd, de rockets staken als het ware door de vleugels en het

gevaar dat de munitie van de boordkanonnen tot ontploffing zou komen was reëel. Ik besefte dat ik kost wat kost het vliegtuig onmiddellijk moest verlaten; elke beweging was pijnlijk, maar ik moest doorbijten om dit te overleven.

Eens uit het vliegtuig hoorde ik de twee Harvards van Baudouin en Wif en besliste terug te keren naar het wrak om het pistool met de vuurpijlen mee te nemen: een rode en een groene. Ik vuurde de rode vuurpijl die op het eerste gezicht niet werd opgemerkt door mijn collega's omdat ze gewoon hun vlucht verder zetten. Ik begon langzaam de helling op te klimmen richting vliegveld, mij zo goed en zo kwaad mogelijk verschuilend in het struikgewas. Toen kwamen de twee Harvards voor een tweede keer over; ik vuurde de groene vuurpijl en zag duidelijk dat zij mij ditmaal hadden opgemerkt. Ik strompelde verder richting startbaan, zag één der vliegtuigen klimmen in westelijke richting terwijl het tweede bleef rondcirkelen. Dit tweede vliegtuig is uiteindelijk geland op het ogenblik dat ik de onmiddellijke omgeving van de startbaan bereikte.

De Harvard rolde tot het einde en taxiede voorbij de muisters die even uit de toren kwamen maar snel terug in het gebouw vluchtten toen de piloot de neus van het vliegtuig naar hen toe draaide. Wellicht werden zij afgeschrikt door de



Baudouin de Changy in de cockpit van een T - 6A

gunpods en rockets die duidelijk zichtbaar onder de vleugels hingen. Ook zagen ze nog het tweede vliegtuig dat zich reeds op relatief grote hoogte ten westen van het vliegveld bevond. Ik bleef zo veel mogelijk in het hoge gras

langs de startbaan maar toen ik plotseling hoorde dat de Harvard aanstalten maakte om terug op te stijgen, liep ik vooruit, molenwiekend met de armen. De piloot had mij gezien, taxiede een halve startbaan in

mijn richting en ik slaagde erin om met veel moeite en pijn in de achterste cockpit te kruipen. Na mijn thumbs up signaal gaf hij volle gas en een twintigtal seconden later waren we veilig in de lucht via een "precautionary take-off" en een duikvlucht naar de Congostroom>

Wat Baudouin hier gedaan heeft is wellicht enig in de annalen van de Luchtmacht. Na een eerder nerveuze reactie op het ogenblik dat we het gecrashte vliegtuig vonden had hij zich totaal herpakt en is hij geland op risico van zijn eigen leven om dit van een collega-piloot te redden. Hiervoor bestaat maar één woord: heldhaftig!

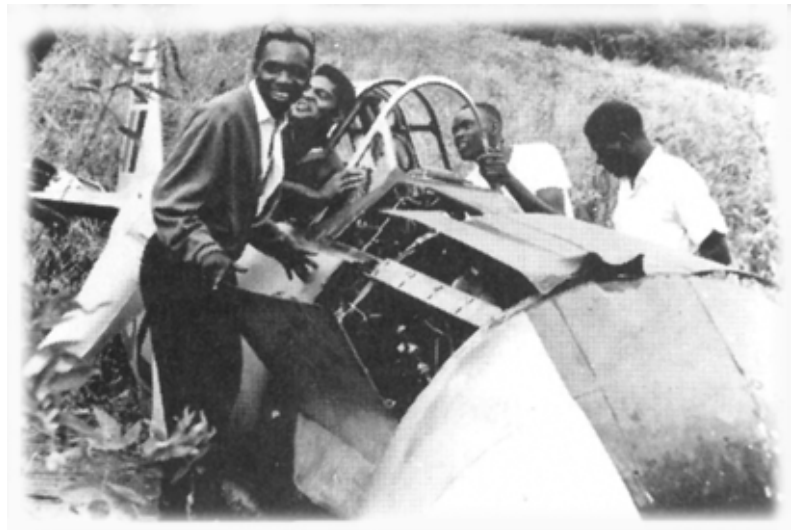
Bij de landing in Kitona werd het vliegtuig van Baudouin opgewacht door een ambulance en Guy werd afgevoerd naar de infirmerie. Toen ik hem daar opzocht leek hij vrij kalm maar klaagde over pijn in de rug. Ook vertelde hij mij "dat er deftig geschoten werd" in Matadi, iets waarover we tot dan toe helemaal niet ingelicht waren! Zijn relaas werd bevestigd door onze mecaniciens die kogelgaten vonden in elk van onze drie resterende vliegtuigen.

Het was echter niet gedaan. Ikzelf heb diezelfde dag nog een vlucht uitgevoerd naar Matadi en omgeving, maar het sterkste verhaal zou komen van Jim Van Roy.

Vrij laat in de namiddag kreeg hij de opdracht een patrouillevlucht uit te voeren om na te gaan of er versterking van de rebellen uit Thijsstad op komst was naar Matadi. Hij moest alleen vertrekken omdat de twee andere vliegtuigen in vlucht waren. Hij kwam terug van zijn zending ongeveer een uur na zonsondergang, in volle duisternis, en ik was de eerste om zijn verhaal te aanhoren.

Ongeveer 40 km ten oosten van Thijsstad, in de omgeving van het stadje Tumba, merkte hij een pantserwagen die met een aantal andere voertuigen op weg was naar Matadi. Pantserwagens waren uitgerust met mitrailleurs en Jim zag duidelijk dat ze hem beschoten. Hij besliste te riposteren, klom tot op de nodige hoogte en poogde het voertuig uit te schakelen met een raketaanval. Twee pogingen in "single shot" mislukten en toen heeft hij beslist om de vier resterende rockets vanaf korte afstand in salvo af te vuren.

Ditmaal trof hij de pantserwagen die volledig werd vernietigd. Vervolgens is hij teruggekeerd naar Kitona en aangezien hij niet wist of zijn vliegtuig al dan niet geraakt werd,



Het wrak van de H 202 in Matadi

(verz J-P Sonck)

vloog hij terug boven het grondgebied van Angola; dit om een mogelijke noodlanding te anticiperen. Angola was nog steeds een Portugese kolonie en deze hadden ons laten weten dat zij tussenbeide zouden komen indien er projectielen van het luchtafweergeschut op Angolees grondgebied zouden terecht komen. Desondanks oordeelde Jim - trouwens volledig terecht - dat hij in geval van noodlanding beter in Portugese dan in Congolese handen zou vallen.

Hij kon veilig landen in Kitona, maar het geval zou nog een staartje krijgen. Wat hij niet wist was dat de pantserwagen radiocontact had met Thijsstad en dat de inzittenden gemeld hadden dat zij beschoten werden door een vliegtuig. Het radiocontact werd verbroken toen de wagen geraakt werd en de resterende voertuigen (drie camions en een jeep) keerden terug naar Thijsstad. Bij hun terugkeer brachten ze de lichamen mee van hun gesneuvelde makkers hetgeen een uitgebreide wraakactie tegenover de Europeanen in de stad en omgeving op gang zou brengen (Ref, pag 62)

‘s Anderendaags kregen we een piloot in versterking, meer bepaald Kapt Marcel Siau, Commandant van de FAF Kigali. In een poging om rivaliserende Hutu's en Tutsi's in Ruanda te intimideren had hij twee personen in scheervlucht geraakt en het commando was van oordeel dat het beter was voor zijn veiligheid om enige tijd uit de omgeving van Kigali te

verdwijnen.

Om hem te familiariseren met de omgeving maakten we op **12 juli** een verkenningsvlucht. Ik zat in de achterste stuurhut en we volgden de Congostroom tot Matadi. We vlogen voorbij Ango Ango, de petroleumhaven van Matadi die gesitueerd is in een S-bocht van de stroom die hier in een kom vloeit tussen twee heuvelachtige oevers (zie kaart blz 5). Eén van de petroleumreservoirs stond in lichter laaie (Ref, pag 62) en ik had het voorgevoel dat het hier niet pluis was. We vlogen zeer laag en plotseling hoorde ik het niet te miskennen geluid van afweergeschut. Ik keek angstvallig naar de omgeving en de gebouwen op de oevers van de stroom, maar kon niets speciaals opmerken. Groot was mijn ontsteltenis toen ik de andere kant uitkeek en ik de inslag van de kogels zag in het water. Het was alsof het regende! Ik riep tot Marcel, "let's get out of here". Die besepte niet onmiddellijk wat er gebeurde, maar spoedig bereikten we de volgende bocht in

de stroom die ons toeliet buiten het schootsveld van de muiters te draaien. We waren nu dicht bij Matadi en ik wist dat hier nog een bijkomende hindernis op het parcours lag, namelijk de hoogspanningskabels boven de Congostroom. Deze waren op geen enkele kaart vermeld maar ik was zeer goed op de hoogte omdat ik er enige dagen tevoren bijna was

ingevlogen. Inderdaad, de bollen die normaal aan dergelijke kabels hangen als merkpunten voor laagvliegende helikopters en vliegtuigen waren in Congo een overbodige luxe. Ik verwittigde Marcel, die plotseling de pylonen zag, maar niet de kabels. Hij trok op .. juist tot op de hoogte van de kabels. Dank zij

een flinke duw in de stick konden we nog nauwelijks een botsing vermijden. We waren binnen een paar minuten twee keer aan de dood ontsnapt. Van een familiarisatievlucht gesproken....

Welcome to Leo

Ondertussen waren heel wat vliegtuigen van de 15e Wing met troepen gegroepeerd in Kitona, met de bedoeling om de volgende dag het vliegveld van Leopoldstad (Ndjili) te veroveren. Dit bleek nodig voor de evacuatie van de Europese vluchtelingen die angstwekkende proporties aannam. Het plan was dat eerst de Harvards uit Kitona zouden vertrekken, desnoods om het Belgisch detachement in Leo te helpen om de controletoren te veroveren, zodat de transportvliegtuigen nadien met de stormtroepen veilig konden landen.



Na de aankomst in Leo: v.l.n.r. Marcel Siau, Maj Bouzin, Jo D'Hert, LM Off, Baudouin de Changy, Jim Van Roy

Op 13 Juli vertrokken we naar Leo met onze drie overblijvende Harvards onder de leiding van Jo. Ik vloog als nummer 2 met Jim in de backseat, Baudouin was nummer 3. Bij onze aankomst herkenden we stem van

Majoor VI Bouzin⁴ over de radio die ons bevestigde dat het luchthavengebouw reeds veroverd was door de Belgische Para's. Hij vroeg om een Recce uit te voeren tussen de stad en het vliegveld om te zien of de Congolese militairen die gevlucht waren uit Ndjili eventueel terugkwamen met versterking. Jo ging landen om bij te tanken terwijl Baudouin en ikzelf de Recce uitvoerden. Op bepaald ogenblik zagen we een militaire camion op weg naar de luchthaven. Eén aanval met de boordmitrailleurs was voldoende om het voertuig te stoppen en de inzittenden te doen wegvlugten.

Toen we geland waren kregen we voor het eerst te maken met Brigadier Generaal Gheysen. In gezelschap van Nithelet en Bouzin kwam hij ons opzoeken om te vragen of we



Foto F. Swietek

Onze Harvards in Ndjili, met Fougou's en een Dakota op de achtergrond

gevuurd hadden. Na een bevestigend antwoord kreeg hij bijna een hartaanval en schreeuwde het uit: *“Espèces de couillons, vous allez mettre le Bas-Congo en feu et flammes”*; waarop hij razend terug liep naar het luchthavengebouw. Kolonel Nithelet, die een oog was verloren tijdens de tweede wereldoorlog, keek ons aan met zijn blik op oneindig en fluisterde tussen zijn tanden: *“Shoot to kill!!”*; waarop op zijn beurt naar het gebouw terugkeerde. ...Welcome to Leo!!!

De vliegtuigen van de 15e Wing konden zonder problemen landen en het vliegveld werd nu volledig bezet door Belgische troepen. We

zouden een week in Ndjili blijven, maar het zou een dramatische week worden.

De evacuatie kwam goed op gang; Avimil en Sabena deden het maximum om met de beschikbare vliegtuigen en helikopters de vluchtelingen te groeperen in Ndjili waarna zij naar België zouden overgevlogen worden.

De inzet, motivatie en spirit van de bemanningen en technici was bewonderenswaardig. Zij waren allen bereid om de klok rond te werken en enorme risico's te nemen om de vluchtelingen op te pikken op de meest onmogelijke plaatsen. Het was een spirit die enkel mogelijk was in geval van uiterste nood en getuigde van onbegrensde menselijke solidariteit. En solidariteit was nodig. We zullen nooit onze gesprekken vergeten met vluchtelingen die in hun bijzijn hun vrouw en soms hun dochters hadden zien verkrachten.

Die mensen waren in shock, getraumatiseerd en vroegen maar één ding; breng ons alsjeblieft naar huis.

Maar ook de 15e Wing was fantastisch. De operaties van de C 119, Dakota's en ook DC4 en DC6 werden uitvoerig beschreven in de studie van Roger Terrijn die onlangs gepubliceerd werd in *Dakota News*, maar de zakelijke taal van Roger verbergt een enorme inzet en werkvermogen. Alle vliegtuigen en

bemanningen opereerden letterlijk dag en nacht; crew rest was niet aan de orde.

Honderden blanke inwoners van Leopoldstad kwamen met hun wagen naar Ndjili en lieten hun voertuigen achter op de parking. Zij boden hun sleutels aan en lieten ons toe hun wagens te gebruiken op voorwaarde dat we de olie aflieten en de motor lieten draaien tot hij vastliep wanneer we de wagens niet meer nodig hadden.

Muiters werden gevangen genomen en, op bevel van Gheysen, terug vrijgelaten. Hun wapens werden afgenomen en lagen

4. Majoor VI Eric “Toto” Bouzin kwam van de Weermacht en was hoofd van Avimil (Aviation Militaire).

opgestapeld in een beveiligd bureel op het vliegveld. Voor ons, militairen, lagen ze er voor het grijpen.

Kasavubu en Lumumba moesten vertrekken van Ndjili en werden bijna gelyncht. In het tumult trachtte één van de vluchtelingen die zijn vrouw een paar dagen tevoren had zien verkrachten, zich meester te maken van mijn pistool, maar gelukkig kon ik dit verhinderen... Overall chaos en ellende.

We hadden een bureel gevonden aan de militaire kant van de vlieghaven om er te slapen op geïmproviseerde veldbedden. Nou ja, slapen; naast de vliegtuigen die betrokken waren in de evacuatie waren er ook de Amerikaanse C 124 en de allereerste C 130A die permanent heen-en terug vlogen voor de UNO en ons geen ogenblik met rust lieten.

Op 14 juli; daags na onze aankomst, begonnen we te patrouilleren tussen Thijsstad en Leo. Het was geen gemakkelijke opdracht; we moesten individueel vliegen omdat de route permanent bewaakt moest worden, maar wat waren we verondersteld te doen wanneer we een militair voertuig of konvooi zagen? Volgens Gheysen kon een interventie gans Beneden Congo in vuur en vlam zetten, maar we onthielden vooral de goede raad van Nithelet: "Shoot to kill". In elk geval is er bij mijn weten in die periode geen troepenversterking vanuit Thijsstad in Leo aangekomen.

Op 15 juli kon ik mijn vriend Guy gaan groeten die op een draagberrie lag in een DC 6 op weg naar België. Hij was opgelucht dat hij dit wespennest kon verlaten.

Op 16 juli kregen we versterking van de FAF van Kindu, vier Harvards en vijf piloten: Michel De Temmerman, André Gilles, Frank Swietek, Frans Allaeys en Henri Bernier. Ook zagen we de aankomst van vier Fouga's die met heel wat moeite ook in Leo geraakt waren (Ref, pag 70). Echter,

wegens hun beperkte actieradius van nauwelijks 170 Km en onvoldoende brandstofreserve om te patrouilleren zouden de Fouga's weinig diensten bewijzen in Beneden Congo. Andere nieuwkomers waren de eerste UNO troepen die ontscheepten in Ndjili.

Die dag zou ik twee zendingen uitvoeren en na de diverse vluchten vonden we opnieuw kogelgaten in onze vliegtuigen. We wisten dus dat er op ons gevuurd werd, maar waar? Baudouin



leek beter op de hoogte; 's avonds liet hij ons weten dat hij een mitrailleur's nest had ontdekt in Inkisi en dat hij van plan was er de volgende dag korte metten mee te maken.

17 juli 1960 zou echter een zwarte dag worden in de geschiedenis van de FAF.

Het Commando had de evacuatie gepland van een aantal Europeanen uit Lukala, een stadje op ongeveer 210 Km ten zuidwesten van Leo en 30 km ten westen van Thijsstad. De evacuatie zou uitgevoerd worden met een Avimil helikopter, bestuurd door Kevyn de Merendree die vergezeld was van André Rijckmans, adjunct-gewestbeheerder. De helikopter zou begeleid worden door een T-6A, bestuurd door De Temmerman. Tem had een afspraak op een welbepaald uur boven een dorp in de omgeving; hij was tijdig ter plaatse, maar de helikopter kwam niet opdagen. Na meer dan een half uur zag hij zich wegens brandstofgebrek verplicht terug te keren naar Ndjili.

Op dat ogenblik hadden we een stand-by systeem dat functioneerde vanaf de controletoren. Baudouin was van dienst toen De Temmerman opriep dat hij wegens brandstofgebrek moest terugkeren, en hij werd in de lucht gestuurd om de escortevlucht over te nemen. Na Baudouin was het mijn beurt om op stand-by te gaan.

Baudouin vloog richting Lukula maar kreeg de opdracht van Rijckmans dat hij zich niet mocht tonen boven de landingsplaats van de helikopter, dit om de muiters niet uit te dagen. Dit gaf hem de gelegenheid om een ommetje te maken via Inkisi.

We weten niet precies wat er gebeurd is, maar wellicht heeft hij getracht de mitrailleursposten uit te schakelen en werd hij geraakt bij zijn aanval zodat hij een noodlanding moest uitvoeren. Volgens het verhaal van een missionaris die getuige was van het gebeuren was hij nog in leven na de

Geen verstandige beslissing, zoals later zou blijken. Eens in de lucht vernam ik dat het vliegtuig van Baudouin (H 210) was neergehaald en werd ik gevraagd om het wrak op te sporen en top-cover te bieden. Ik kreeg geen verdere instructies in verband met de precieze locatie van het incident. Toen we in Inkisi aankwamen vonden we niet onmiddellijk het wrak, maar zagen wel een jeep met .50 geschut waarvan de inzittenden een huis binnenliepen. Spijtig genoeg had ik geen rockets bij en mijn enige wapens waren de .303 boordmitrailleurs. Frans en ik overlegden hoe we dit zouden aanpakken en beslisten een aanval uit te voeren met de zon in de rug. De zon stond reeds een 40-tal graden boven de horizon en ik moest een paar duizend voet klimmen om de aanval met een duikhoek van minstens 30 graden te kunnen uitvoeren. Door de hoogte kreeg ik een grotere reikwijdte met mijn boordradio en hoorde ik plotseling de stem van De Temmerman die met een formatie

van drie T-6A op weg was naar Inkisi. Ik kreeg te horen dat ik mijn opdracht boven Inkisi moest afbreken om op zoek te gaan naar de helikopter die verondersteld was in Lukula geland te zijn. Als enige richtlijn kreeg ik dat het toestel zich op de binnenkoer van een cementfabriek zou bevinden.

Lukula was nog een vijftiental minuten vliegen van Inkisi en eens aangekomen deden we al het mogelijke om het toestel te vinden; wel vonden we de cementfabriek maar geen helikopter. Na een vijftiental minuten moesten we wegens brandstofgebrek onze pogingen staken en terugkeren naar Ndjili.

Na landing bleek dat ons vliegtuig door artillerievuur

werd beschadigd; of dit gebeurd was in Inkisi of Lukula was ons onbekend. De helikopter was inderdaad vermist en later zou blijken dat de muiters na de landing de twee inzittenden (de Merendree en Rijckmans) hadden meegevoerd en later omgebracht terwijl zij het toestel in een hangar hadden getrokken, zodat het voor ons onzichtbaar werd.

De interventie van de formatie van De Temmerman boven Inkisi verliep ook niet



(Foto Verz Van Hautte)

Een Fouga in Ndjili met een Amerikaanse C 130A (006) op de achtergrond.

noodlanding maar werd hij afgemaakt door militairen toen hij trachtte uit de cockpit te klimmen. Zijn lichaam werd in de Inkisi rivier geworpen ten prooi van de krokodillen.

Op de controletoren in Ndjili hoorden we dat er iets gaande was in Inkisi en het was mijn beurt om op te stijgen. Frans Allaëys sprong in de backseat en we kregen het bevel om de rockets van het vliegtuig te laten afnemen om aldus de actieradius te verhogen.

onopgemerkt. Frank Swietek, één van de wingmen, kreeg plotseling een kogel dwars door het plexiglas van zijn cockpit, vlak voor zijn neus. Hij had een paar schrammen in het aangezicht, maar was voor de rest ongedeerd. We hebben hem de raad gegeven om in het vervolg met open cockpit te vliegen ...

We hadden een dramatische dag beleefd. De FAF Kitona was gedecimeerd; van de vier vliegtuigen bleven er nog twee over en één van onze collega's werd op een afschuwelijke wijze vermoord. Onze attrition rate was 50% in minder



dan een week; een cijfer dat zelfs in de oorlogsjaren zelden werd opgetekend. De dramatische dood van onze teamgenoot en twee goede kennissen liet diepe sporen na. Zij hadden hun leven geofferd met slechts één doel voor de ogen, en dit was hun landgenoten te redden.

Vanaf 18 juli kwamen de UNO troepen massaal aan in Ndjili en konden nu de veiligheid van de evacuatie van de Europeanen verzekeren. Het was dus tijd om de Belgische troepen terug te trekken uit de hoofdstad.

Op 20 juli zouden we met de zes resterende T-6A terugkeren naar Kamina. We keken uit naar een deftige douche maar moesten nog een dagje langer wachten. We maakten namelijk een tussenstop met overnachting in Luluaburg (Kananga) en de slaapgelegenheid was zo mogelijk nog primitiever dan die in Ndjili.

In Luluaburg vernamen we dat er een C 119 was neergestort in de heuvelachtige streek ten westen van het Tanganykameer op de route tussen Usumbura (Bujumbura) en Kindu. De

vijfkoppige bemanning, waaronder mijn vriend Paul Devarez, en 36 passagiers kwamen om. De passagiers waren bijna allen dienstplichtigen van de VVE van Kleine Brogel. Slechts vier van hen overleefden het ongeval.

Terug in Kamina

De FAF zou hergroeperen in Kamina. De vuursteunflights van Kitona en Kindu werden definitief geschrapt. Jo D'Hert werd naar België geroepen om uitleg te geven over de interventie van Jim Van Roy in Tumba; Marcel Siau keerde terug naar huis en Michel De Temmerman werd commandant van de FAF in Kigali. Het commando van de FAF in Kamina werd overgenomen door Kapt Jack Lehardy, die pas was overgekomen uit België maar reeds een interventie in Kindu achter de rug had (Ref, pag 79). Andere piloten waren Swietek, Gilles, Allaey, Bernier, Van Roy en ondergetekende. Een paar weken later zou Roger Fagnoul in versterking komen, dit om Henri Bernier te

vervangen.

Ondertussen waren er meer en meer spanningen op politiek vlak. Moise Tshombe had op 11 juli de onafhankelijkheid van Katanga uitgeroepen en hij werd onverholven gesteund door de Belgische industriële lobby die belangen had in de koper- en tinmijnen van Katanga.

Maar ook Zuid Kasai deed zijn "diamant" in het zakje. Reeds op 14 juni had men de "Federale Staat van Kasai" geproclameerd en op 08 Augustus werd Bakwanga (Mbuji-Mayi) uitgeroepen tot hoofdstad van de onafhankelijke mijnstaat van Zuid Kasai met Joseph Ngalula als eerste minister.

Lumumba was vast besloten om een einde te maken aan dit onafhankelijkheidsstreven en vroeg hulp aan de VN. Die werd in eerste instantie geweigerd – de pogingen tot secessie werden beschouwd als een intern probleem – met als gevolg dat hij de hulp inriep van de Sovjet Unie. Dit initiatief had uiteraard ernstige politieke implicaties die het begin van het einde zouden betekenen voor Lumumba.

Op 25 juli kreeg ik de opdracht om met Jim een intimidatievlucht uit te voeren boven

Tshikapa, in Zuid Kasai, ongeveer 100 km ten zuidwesten van Luluaburg. Een formatie van vier Dakota's onder de leiding van Lt VI Kol Kreps⁵ zou een stormlanding uitvoeren en onze opdracht was een sweep te doen om zeker te zijn dat de transport vliegtuigen veilig konden landen. Wegens de grote afstand waren we verplicht twee 4 M toestellen te nemen die meer brandstof hadden dan de 4 K, maar geen bewapening.

Op de heenweg hoorden we plotseling een "Mayday-Mayday" van Frank Swietek, die zich verplicht zag wegens motordefect een noodlanding uit te voeren een 200-tal km ten westen van Kamina. We waren nog binnen radiobereik van de controletoren en konden het bericht overmaken aan Kamina waar men onmiddellijk een reddingsactie op gang bracht.

Toen we Tshikapa bereikten vlogen we de pannen van de daken en de Dakota's konden ongehinderd hun stormlanding uitvoeren. Daarop zetten we koers naar Luluaburg om er bij te tanken en te overnachten na een vlucht van 4.10 hr. De Dakota's volgden ons op de voet en Kreps kwam ons bedanken voor de bewezen diensten.

Daags nadien stegen we op voor het krieken van de dag en maakten van de gelegenheid gebruik om nog eens een goedendag te gaan zeggen aan de muiters in het kamp.

Frank Swietek zou er zonder kleerscheuren van af komen. Hij had zijn vliegtuig aan de grond gezet in de savanne, ondervond geen vijandigheid vanwege de lokale bevolking en werd opgevangen door een missionaris. Een C 119 dropte een paar parachutisten met wapens en voedsel en een dag later kon hij met een jeep de thuisbasis vervoegen.

Het was de periode van noodlandingen. Op **27 Juli** zou ook Cdt Goosse zijn Sycamore helikopter na een motorpanne moeten neerzetten in de savanne. Ondergetekende met Jim in de backseat werd verzocht op zoek te gaan naar het toestel; dit keer met succes. We vonden de

helikopter en nog dezelfde dag kon Goosse met een jeep terugkeren naar Kamina. Twee mecaniciens bleven ter plaatse maar wanneer een C 119 daags nadien voedsel en reservestukken ging droppen schoten zij een vuurpijl af die de savanne in lichter laaie zette. De helikopter werd vernietigd en de twee technici mochten van geluk spreken dat ze aan het vuur konden ontsnappen.

Augustus zou een drukke maand worden. Er was sprake van een verhuis naar Usumbura en Jack Lehardy en ikzelf konden eens een kijkje gaan nemen naar onze toekomstige thuisbasis, die er veel aantrekkelijker uitzag dan het saaie gedoe in Kamina.

Ondertussen werden we gevraagd om intimidatievluchten uit te voeren in Katanga, meer



De H 207 van Frank Swietek na zijn noodlanding (foto F. Swietek)

bepaald boven Kabongo, Kakombe, Kulu Malemba, enz. maar we wisten niet goed in wel scenario we opereerden.

Lumumba had bedreigd dat hij met zijn troepen Katanga gewapenderhand zou innemen en had met de hulp van de Sovjet Unie een aanzienlijke troepenmacht samengebracht in Luluaburg. Vanaf dan zou onze hoofdmenu bestaan uit verkenningsvluchten, in de eerste plaats om de toegang tot de brug over de rivier Lubilash in Luputa te bewaken die de grens tussen Kasai en Katanga uitmaakte. Later werd de brug opgeblazen maar we voerden verder vluchten uit in Kasai om poolshoogte te nemen van de positie van Lumumba's ANC troepen.

Deze vluchten werden uitgevoerd met "bodyguards"; personeel van de VVE die plaats namen in de backseat en over de nodige wapens beschikten om ons te beschermen (?) in geval van noodlanding.

5. Lt Kol VI Kreps zal in juni 1963 omkomen tijdens een ongeval boven het schietveld van Sennelager in Duitsland toen zijn C 119 door een granaat werd geraakt.

Zo vertrokken Jack Lehardy en ikzelf op **25 Augustus** met twee T-6A naar het grensgebied om een dergelijke opdracht uit te voeren. Aan de grens zelf bleek het zeer kalm tot we beslisten een kijkje te gaan nemen langs de baan richting Luluaburg. In Mwene-Ditu, het eerste stadje op ongeveer 40 km van de grens was het marktdag en het centraal marktplein krioelde van het volk. Na een eerste



overvlucht keerden we terug en ... er was geen mens meer in de straten. Het was duidelijk dat het hier niet pluis was, maar we zagen geen militaire voertuigen of enig spoor van troepen. We vlogen verder richting Luluaburg, merkten niets speciaal en keerden terug. We passeerden opnieuw voorbij Mwene-Ditu, ditmaal op lage hoogte, juist ten zuiden van het stadje. We vlogen met de cockpit open en andermaal kon ik duidelijk het geluid van mitrailleurs horen. Het was echter te laat om te reageren, we konden niets beter doen dan onze richting aan te houden en zeer laag te blijven.

Een weinig later liet Jack mij weten dat hij een benzinegeur had in de cockpit. Ik ging van dichtbij een kijkje nemen, en inderdaad, de benzine sijpelde uit de drain van zijn linker vleugel. Geluk bij een ongeluk, de lekkende benzinetank was bijna leeg en hij had voldoende brandstof om terug te keren naar Kamina.

Eens op de parking bleek dat hij geraakt werd in de benzinetank van de linkervleugel, maar nog groter was onze verbazing toen we mijn toestel bekeken. Er was een mooi salvo van een zestal gaten dat begon op minder dan een halve meter achter mijn passagier en doorliep tot in de staart van het toestel.

Gelukkig konden deze vliegtuigen tegen een stootje; men kon gewoon blijven doorvliegen op voorwaarde dat de piloot of motor niet werden geraakt. Maar het was toch even doorslikken en onze passagiers hebben zich niet meer als vrijwilliger gemeld om een tochtje met een Harvard te maken.

We zagen meer en meer UNO troepen in Kamina, ondermeer een contingent Ieren. Tot onze verbazing waren ze ons eerder vijandig

Een C 124 in Kamina, in dienst van de UNO troepen. Op de achtergrond een C 119 en een Harvard (foto F Swietek)

gezind; in hun ogen waren wij de kolonialen, de bezetters, die de inlanders tiranniseerden. Maar hun houding sloeg om toen zij tijdens een weekend twee makkers verloren. Deze waren een tochtje gaan doen in de wijde omgeving van Kamina en toen ze een dorp wilden bezichtigen om een paar foto's te nemen werden ze overmeesterd en omgebracht. Hun lichamen werden erg toetgetakeld teruggevonden.

Op **05 september** kondigde Kasavubu de afzetting af van Lumumba, dit wegens te grote sympathieën met de Sovjet Unie. Hij werd vervangen door Joseph Ilio maar op **14 september** zou Mobutu definitief de fakkel overnemen.



De Congolese regio's die onafhankelijkheid opeisten tijdens de tweede helft van 1960.

Als tegenreactie installeerden de sympathisanten van Lumumba onder leiding van Antoine Gizenga een rebellerende regering in Stanleystad (Kisangani).

Congo was nu verdeeld in 4 regio's (zie blz 14):

- Leopoldstad met Kasavubu en Mobutu, met steun van de UNO en de VSA.
- Katanga met Tshombe, initieel met Belgische steun, maar na de installatie van Mobutu in Leo zou België een meer dubbelzinnige houding aannemen.
- Oost Congo met Gizenga, vooral met Sovjet steun.
- Zuid Kasai met Ngalula, vooral met steun uit de diamantwereld.

Usumbura, here we come

Kamina liep leeg en op **07 September** was ik erbij met de H 220 toen we onze Harvards overvlogen naar Usumbura, via Albertstad (Kalemie). Ik zou op 17 oktober nog eens terugkeren naar Kamina om ook de H 216 over te vliegen, samen met drie andere T-6A, bestuurd door Lt Col Vandepoel en twee ex-moniteurs. De resterende toestellen in Kamina zouden vernietigd worden in januari 1961 (Ref, pag 91).

De FAF Kigali werd opgedoekt en alles werd gecentraliseerd in Usumbura onder de leiding van Jack Lehardy maar ook onder toezicht van Maj Bouzin die de luchtmacht vertegenwoordigde in COMRU (Commando Ruanda-Urundi). Frank Swietek en Dédé Gilles keerden terug naar huis in september; Jim Van Roy zou volgen in november.

We zagen een aantal nieuwe gezichten, Jo Hallaert van Beauvechain, Jacky Roelants van Chièvres, Theo Bal en Robby de Bruin van Florennes (deze laatste, zoals Guy Depypere, van dezelfde 136e promotie als ondergetekende). Naast de Harvards waren ook de 15e Wing en het Lichte Vliegwezen present, respectievelijk met Dakota's, Piper Cub's en

Alouette 2 helikopters. Zoals verder zal blijken zouden deze laatste zich ook een paar keer in de actualiteit vliegen.

Vergeleken met Kitona, Leopoldstad en Kamina hadden we een paradijselijk leven in Usumbura. We leefden in een huis – Frans Allaey's was mijn kamergenoot – en er kwam zelfs (koud) water uit de kraan.

De opdrachten waren minder gevaarlijk, we vlogen niet meer met het trauma dat we zouden omgebracht worden na een noodlanding maar toch moesten we regelmatig intimidatievluchten uitvoeren om de eeuwigdurende gevechten tussen de Hutu's en Tutsi's te trachten te temperen.

In het binnenland van Ruanda en Urundi trokken Hutu-benden van het ene dorp naar het andere om moordpartijen uit te voeren, hutten af te branden, vrouwen te verkrachten, etc. Zij waren allen gedrogeerd door een zelf gebrouwd drankje dat hen bijna ongevoelig en “onkwetsbaar” maakte. Een dokter vertelde dat hij werd geroepen om iemand te verzorgen met een buikschot en het individu voelde niet eens dat hij gekwetst was. Verdoving was niet nodig,



FAF piloten aan het Tanganykameer. v.l.n.r. Jim Van Roy, Frans Allaey's, Wif De Brouwer en Jo Hallaert (eigen foto)

maar zijn wonde was dodelijk.

De grote vraag was hoe dit moest aangepakt worden. Het zou onzinnig zijn om op personen te beginnen vuren waarvan men niet eens wist tot welk kamp zij behoorden. De normale schootsafstand met een T-6A was ongeveer 300 meter maar op die afstand weet men niet of men met een Hutu, een Tutsi, een man of een vrouw te maken heeft. Men vroeg

ons om te patrouilleren boven het dorp dat aangevallen werd, maar dat leek de aanvallers niet af te schrikken. Later hebben we geleerd waarom.

De helikopters deden ook hun best om deze bendes te intimideren door het uitgooien van offensieve granaten die een luide knal gaven maar ongevaarlijk waren.

Tijdens één van die vluchten raakte de rotor van een helikopter een boom op de top van een heuvel. Het toestel stortte neer en tolde langs de helling helemaal tot beneden; de twee inzittenden liepen ernstige verwondingen op maar konden zich toch vrijmaken uit hun toestel. Toen zagen ze tot hun ontzetting dezelfde groep die zij voordien hadden willen weggagen naar hen toe stormen met veel geschreeuw en lawaai.

Onze twee vrienden dachten dat hun laatste ogenblikken aangebroken waren maar toen begonnen hun "aanvallers" met hun machetes takken van bomen en struiken te kappen om draagberries te maken. Dit gebeurde in een minimum van tijd; de gekwetsten werden op de draagberries gelegd en naar de dichtstbijzijnde missiepost gebracht, dit met de nodige tam tam en gezang.

Pas toen werd het duidelijk wat er aan de gang was. Diegenen die de bendes ophitsten hadden hun stormtroepen wijsgemaakt dat de helikopters en vliegtuigen hun bondgenoten waren. De offensieve granaten werden beschouwd als voetzoekers die enkel lawaai maakten met de bedoeling om de aanvallers aan te moedigen!! En de Harvards? Die kwamen ook supporteren en gingen boven de dorpen vliegen die moesten aangevallen worden!!! Het werd zeer duidelijk dat de aanpak met "fluwelen handschoenen" niet de

beste benadering was; gelukkig voor onze collega's van het lichte vliegwezen, die hun verhaal hebben kunnen navertellen.

Een tweede helikopter vloog in het Tanganykameer toen hij op weg was met twee gekwetsten naar Usumbura. Het was donker en wegens een onweer langs de kustlijn ten zuiden



De FAF in Usumbura begin Januari 1961 :

(foto J. Lehardy)

staande: Jacky Roeland (†), Jack Lehardy en Frans Allaeyts (†)

zittende: Jo Hallaert, Robby de Bruin (†), Theo Bal (†) en Wif de Brouwer

van Usumbura zag de piloot (Lt Van Bever) zich verplicht boven het water te vliegen. Het zicht was slecht en de Alouette 2 was niet uitgerust om op instrumenten te vliegen. De piloot raakte gedesoriënteerd en vloog in het water. In eerste instantie hadden alle inzittenden de crash overleefd en de piloot en passagier slaagden er in de twee gekwetsten los te maken van hun draagberries. Lt Van Bever, die ons de dag daarop zijn verhaal deed verzekerde ons dat zij al het mogelijke hadden gedaan om hen te redden. Deze hadden echter verschillende breuken opgelopen en zijn er niet in geslaagd om zich al al zwemmend te redden. Beide gekwetsten zijn omgekomen en het was enkel dank zij een bovenmenselijke inspanning dat Van Bever en zijn passagier na ongeveer een uur zwemmen de oever konden bereiken.

Usumbura was de tussenstop van de Sabena DC 7 vluchten die op weg waren naar

Elisabethstad (Lubumbashi) en af en toe zagen we kennissen waarmee we een babbeltje konden maken. Zo ontmoetten we twee collega's van Florennes, Jean-Marie Dagonnier en José Magain die op weg waren naar Katanga om de twee Fougas van Tshombe te gaan piloteren. Lang zou het verblijf van Dago niet duren, enige weken later konden we hem opnieuw gaan groeten op terugweg naar België, maar ditmaal in een lijkst. Hij was omgekomen na het raken van een hindernis bij een scheervlucht.

Magain zou meer furore maken. Enige maanden later zou hij erin slagen om vanuit Kolwezi een aanval te doen op UNO troepen in Kamina en de controletoren te beschieten. Deze Fougas zou later vernietigd worden bij een UNO luchtaanval op Kolwezi.

Maar er stond ons nog een verrassing te wachten.

Bukavu, een Congolees stadje aan de zuidwestkant van het Kivumeer aan de grens met Ruanda was in de handen van de troepen van Gizenga. Mobutu had beslist de stad te heroveren en kreeg de toestemming van België om dit te doen vanaf Ruandees grondgebied. Het plan was om een verrassingsaanval uit te voeren tijdens de nacht van 31 december 1960. In het vooropgestelde scenario zouden de troepen van Gizenga oudejaarsavond vieren, zich goed bezuipen, en na middernacht naar bed gaan om hun roes uit te slapen.

De grens tussen Congo en Ruanda/Urundi wordt gevormd door de Ruzizi rivier die het Kivumeer met het Tanganykameer verbindt (zie kaart). Het grensstadje aan Ruandese kant noemt Shangugu en het vliegveld (Kamembe) met een startbaan van ongeveer 500 meter ligt op de top van een heuvel. De weg van Shangugu

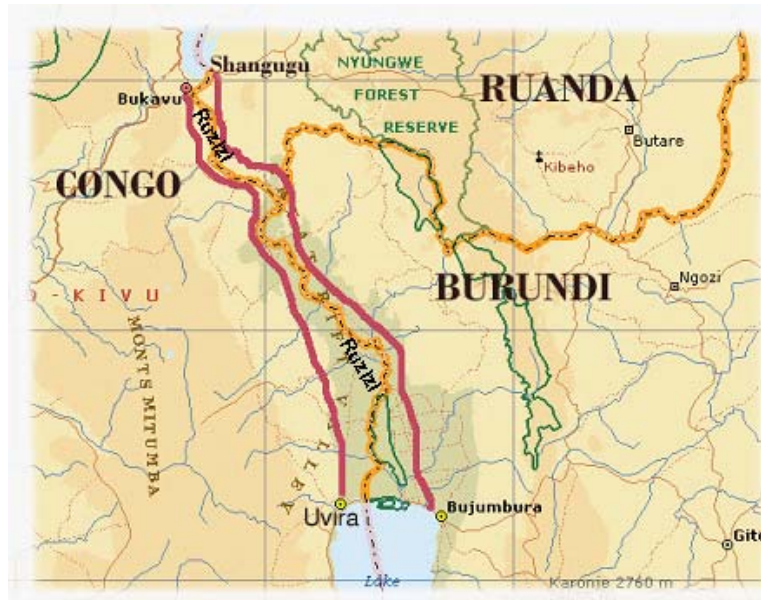
naar Bukavu gaat via een brug over de Ruzizi rivier. De hoofdweg tussen Usumbura en Bukavu loopt langs Uvira op Congolees grondgebied naar het noorden, maar er is ook een secundaire weg die toelaat Bukavu te bereiken via het grondgebied van Urundi en Ruanda⁶.

België had de toestemming gegeven om deze weg te gebruiken en op 31 december 1960 ontscheepten 200 ANC elitetroepen op het vliegveld van Usumbura, om met camions naar Shangugu gebracht te worden.

Eens na middernacht werden de troepen in stelling gebracht aan de Ruandese kant van de Ruzizi en er werd beslist om een aantal verkenners uit te sturen om poolshoogte te gaan nemen in de kazerne van Bukavu die uitzag op het Kivu meer en de brug over de Ruzizi rivier.

Wat volgt is het verhaal van een Belgische commandant van de voormalige Weermacht die

meegestuurd was als waarnemer, maar in geen geval op Congolees grondgebied mocht komen. <Nadat de verkenners vertrokken waren dienden we te wachten op een afgesproken lichtsignaal vanuit de kazerne om de ANC troepen toe te laten de grens



over te steken en de kazerne in te nemen. Het signaal kwam niet; we wachtten 30 minuten ... 40 minuten tot er plotseling gevuurd werd vanaf de kazerne. Wat volgde was een waar inferno; zeer intens mitrailleurvuur gedurende minimum een uur, recht naar de plaats waar we ons bevonden. Er was geen ontkomen aan. Rechtstaan en gaan lopen zou te gevaarlijk zijn. Ik heb letterlijk met mijn blote handen ter plaatse een kuil gegraven om mij te beschermen, plat op mijn buik, met mijn voeten naar de schutters. Plotseling voelde ik een hevige pijn in het been; ik was geraakt maar durfde niet meer te bewegen. De persoon naast mij bewoog

6. In februari 1961 zou een vrachtwagen met pas aangekomen Belgische militairen zich van weg vergissen en trachten Shangugu te bereiken via Uvira. Zij werden gevangen genomen door de troepen van Gizenga en aan de wereldpers getoond in Bukavu. Het is slechts na langdurige besprekingen met de opstandelingen dat zij nadien werden vrijgelaten.

niet meer en antwoordde niet op mijn geroep. Ik stelde vast dat hij levenloos naast mij lag. Het duurde en duurde en toen het geschut begon te verminderen ben ik weggekropen naar de dichtstbijzijnde beschutte plaats.>

De commandant deed ons zijn verhaal van op zijn ziekenbed in het hospitaal van Usumbura. Hij had geluk; de kogel had hem geraakt juist boven de knie en had zich een weg gebaad in de dijspier, juist tot aan de heup. Het projectiel was gemakkelijk te verwijderen, het zat op slechts één cm van de huid.

Achteraf is gebleken dat de verkenners het verkeerd hadden aangepakt. Ze hadden zich verwacht aan een paar dronken wachten maar dit was helemaal niet het geval. Daarbij maakten ze nog de vergissing door te trachten de wachten om te praten in plaats van ze uit te schakelen. Uiteindelijk waren het de wachten die de verkenners overmeesterden en het duurde niet lang vooraleer de Gizenga boys precies wisten wat er aan de hand was. Het vervolg is gekend.

De overwinning was een enorme stimulans voor de rebellerende troepen. Ze voelden zich de koning te rijk en planden verdere acties tegen het ANC en ook tegen de Belgen.

In Usumbura besliste COMRU om twee T-6A te sturen en ik zal nooit het gezicht van Jack Leahardy vergeten toen hij Frans Allaëys en ondergetekende in een café in Usumbura aantrof op nieuwjaarsdag 1961 om 7 uur 's morgens. We waren nog oudejaarsavond aan het vieren maar spijtig genoeg niet in staat om te vliegen. Uiteindelijk heeft hij toch Jacky Roeland en Theo Bal gevonden die fit genoeg waren om met twee T-6A naar Shangugu te vertrekken. Wij hadden onze kans gemist, maar die zou nog komen.

De furie in Bukavu leek te kalmeren en op **5 januari** werd beslist dat Frans en ik onze collega's Jacky en Theo moesten gaan aflossen in Shangugu. Dit gebeurde met een Dakota die op de terugweg onze voorgangers

meenam. Maar het transportvliegtuig was nauwelijks in de lucht toen we een seintje kregen om op te stijgen. We sprongen in de cockpit en vijf minuten later waren we in de lucht waarna we een landmachtofficier op de controletoren aan de radio kregen die ons instructies gaf om een boot te intercepteren die op weg was van Bukavu naar de Ruandese oever van het Kivumeer. Voor het eerst kregen we vanaf de grond duidelijke richtlijnen!!!

Nadien hebben we gehoord dat de Gizenga



Een T-6A op patrouille in de streek van het Kivu meer (eigen foto)

boys, nog steeds in hun overwinningsroes en opgepept door een aanzienlijke dosis alcohol, beslist hadden om een ontschepping te doen op Ruandees grondgebied. Aangezien de brug over de Ruzizi stevig bewaakt werd door Belgische Para's zouden zij een omsingelings- manoeuvre doen via het Kivu meer en een offensief beginnen om de Ruandezen te bevrijden van het koloniaal juk. Helemaal volgens het boekje! Hiervoor was echter een boot nodig die zij opeisten van een Belg. Een honderdtal rebellen ging aan boord, onze landgenoot mocht het roer bedienen en binnen de kortste keren waren zij op weg voor een primeur in de geschiedenis van Congo; een ontschepping op vijandelijk grondgebied.

We maakten eerst een verkenningsvlucht boven het vaartuig. Er was geen levende ziel aan dek en we spraken af met de officier op de controletoren om een interventie te doen van zodra de rebellen aanstalten zouden maken om te ontschepen. Ondertussen maakten we een paar gesimuleerde aanvallen, tot ik tot de conclusie kwam dat onze rockets niet aangekoppeld waren. In onze haast om op te stijgen had de wapenmaker vergeten de ontstekingskabels aan te koppelen en die hingen nu te fladderen onder de vleugels.

Ik liet Frans ter plaatse en ging landen in Shangugu dat slechts op 3 minuten vliegen lag. Vijf minuten later was ik weer in de lucht, ditmaal met de rockets klaar om af te vuren en het was nu de beurt aan Frans om hetzelfde te doen. Ondertussen werd het echter duidelijk dat onze aanvallers begonnen te twijfelen; het vaartuig verminderde vaart, maakte een bocht van 180 graden en stevende terug naar Bukavu. Er was toch minstens één nuchter persoon aan boord; de ontschepping werd afgelast en

om vaandelvlucht te plegen. Ook, zoals we onze Zuid Afrikaanse collega's verzekerden, verkozen we Primus en Stella boven Castle Beer. **Op 9 januari** vertrokken ze naar Waterkloof bij Johannesburg met de H 15, H 19, H 216 en H 223.

De daaropvolgende week zagen we de aankomst van Georges Micha van Beauvechain en Tuur De Groote van Kleine Brogel; deze laatste opnieuw een klasgenoot van de 136e promotie. Dit was het sein voor Frans en ikzelf om onze valiezen te pakken en

ons mentaal voor te bereiden op onze terugkeer naar het thuisfront.

Op 18 januari 1961 vernamen we dat Lumumba werd omgebracht in Katanga; het Mobutu tijdperk was nu definitief aangebroken.

Tijdens de eerste week van **februari 1961** keerde ik samen met Frans terug naar België om onze reconversie op F 84 F te beginnen. Ik

had 257 uren op T- 6A gevlogen, had over een periode van acht maanden een totaal van 198 opdrachten uitgevoerd en was viermaal geland met een doorzeefd vliegtuig.

Epiloog

Het is onbegrijpelijk dat de Belgische politieke en militaire leiders geen beter inzicht hadden van de mentaliteit en mogelijke reacties van de Congolezen na de onafhankelijkheid. Kon men zich echt voorstellen dat men het koloniaal tijdperk verder kon zetten en dat de Weermacht het leiderschap van niet-Congolese officieren zou aanvaarden? Akkoord dat de onafhankelijkheid van Congo onder buitenlandse druk werd bespoedigd maar ons



De auteur aan het stuur van de H 19 die verkocht werd aan de Zuid-Afrikaanse Luchtmacht

Ruanda zou nog drie jaar moeten wachten op onafhankelijkheid.

Terug in Bukavu werd de eigenaar van het vaartuig ervan beschuldigd dat hij zijn landgenoten in Ruanda zou verwittigd hebben van de geplande ontschepping en hij werd ernstig toegetakeld tijdens de "ondervraging". Maar alles bij elkaar was dit een succesvolle interventie met onze Harvards; de poging tot aanval was afgewend en er waren geen slachtoffers gevallen.

Bij onze terugkomst in Usumbura maakten we nog kennis met de Zuid-Afrikaanse piloten die vier van onze T-6A kwamen ophalen. Na een stevige pint kregen Frans en ik een aanbod om over te gaan naar de South African Air Force, maar het financiële aspect was niet van die aard

land had het nodige moeten doen om een beperkt kader van officieren te vormen die de Weermacht zouden leiden, eventueel bijgestaan door Belgische officieren. Het is ongezien dat men onderofficieren van de ene dag op de andere moet benoemen van adjudant tot generaal of van sergeant tot kolonel! Dit kan enkel leiden tot anarchie, vooral met een minister van landsverdediging die de muiters nog heimelijk aanmoedigde om hun blanke officieren aan de kant te zetten.

We mogen niet te kritisch zijn t.o.v. de Belgische autoriteiten ter plaatse. Zij stonden voor een onmogelijke opdracht; op

Hadden we beter kunnen doen met onze Harvards? Zeer zeker, indien het Commando duidelijkere richtlijnen had gegeven en indien we over betere communicatiemiddelen hadden kunnen beschikken. Zo is het bijvoorbeeld onvergeeflijk dat we in Matadi geen contact kregen met de Zeemacht en onze troepen op de grond.

Interventies werden soms overgelaten aan interpretaties van individuele piloten, die onvoldoende op de hoogte waren van de toestand op de grond en van de politieke context. Dit leidde, zoals de tussenkomst van Jim Van Roy op 11 juli, tot ernstige misverstanden.

Het neutraliseren van de artillerieposten in Inkisi had moeten aangepakt worden op een directe manier - bijvoorbeeld met een aanval van vier Harvards - en niet overgelaten aan het initiatief van één piloot.

De helikopterbemanning die omgebracht werd in Lukula had wellicht nog in leven geweest indien de begeleidende Harvard de topcover ter plaatse had mogen verzekeren.

En de toestand in Ruanda en Urundi? Een intern conflict kan onmogelijk bedwongen worden enkel vanuit de

lucht. De enige manier om efficiënt op te treden bestond uit een stevige interventie op de grond, gesteund door vliegtuigen die radiocontact hadden met de grondtroepen en precies wisten waar, wie en wat zij moesten aanvallen. Eén degelijk opgezette operatie ware wellicht voldoende geweest om de rondtrekkende bendes af te koelen. In 1994, vele jaren later, zou eenzelfde afwachtende aanpak vanwege de UNO in Ruanda leiden tot de meest afgrijpselijke afslachting die de wereld ooit gezien heeft.

De operatie aan de Congolees/Ruandese grens begin januari 1961 was een vaudeville, maar had ernstige gevolgen kunnen hebben. De intimidatie met twee T-6A was voldoende om de rebellen af te schrikken, maar indien we lukraak hadden begonnen vuren had het faliekant



De 136ste promotie begin 1958 in Kamina. Van de acht piloten die later werden gebrevetteerd, zouden er vier deel uitmaken van de FAF; respectievelijk Robby de Bruin (x), Guy Depypere (xx), Wif De Brouwer (xxx) en Tuur de Groot (xxxx)

internationaal vlak werd Belgische interventie beschouwd als een inmenging in de interne zaken van een onafhankelijk land. Aldus moesten we al het mogelijke doen om bij onze acties geen slachtoffers te maken, ook om plaatselijke represailles te vermijden. Maar hoe kan men doeltreffend zijn indien men de tanden niet toont?

De Belgisch interventie in 1960 was een humanitaire interventie en dit aspect is onvoldoende naar voor gekomen in de wereldpers, ook omdat de honderden slachtoffers van verkrachtingen zoveel mogelijk anoniem wensten te blijven. De huidige wereldmedia zouden ongetwijfeld dit humanitair drama beter en meer objectief in beeld kunnen brengen.

kunnen aflopen voor de Europeanen in Bukavu.

De FAF operatie in Congo en Ruanda - Urundi in 1960 was een enorme ervaring voor een jonge piloot die met gemengde gevoelens terugdenkt aan deze woelige periode. De voornaamste lessen die ik trok uit dit gebeuren waren :

1. Luchtoperaties zijn niet doeltreffend zonder degelijke communicatiemiddelen.
2. Het beheer en de inzet van luchtmiddelen moet gebeuren door professionelen die zeer goed de technische aspecten van luchtoperaties kennen en deel uitmaken van de crisisstaf.
3. De acteurs moeten weten in welk scenario ze opereren. De richtlijnen moeten duidelijk zijn. Een piloot moet soms zelf het initiatief kunnen nemen maar moet de pro's en contra's kennen van zijn acties.

Wat is er gebeurd met de FAF piloten vermeld in dit dagboek?

Zijn niet meer onder ons (†):

- Baudouin Carpentier de Changy, neergehaald in Inkisi op 17 juli 1960

- Georges Micha, fataal ongeval met Harvard in Usumbura op 10 maart 1961.
- Frans Allaeyns, vermist ten Noorden van Stanleystad (Kisangani) op 27 juni 1965. Later zou de basis van Koksijde naar hem genoemd worden. De wrakstukken van zijn H 21 helikopter werden in 2005 teruggevonden
- Jim Van Roy, fataal ongeval met F 104 op 04 april 1968 in Kleine Brogel
- Robby de Bruin en Roger Fagnoul, fataal ongeval met Marchetti in Noord Irak op 07 december 1971
- Dédé Gilles: fataal ongeval met ULM
- Jacky Roeland, zwaar gekwetst na bail-out op Hunter. Later overleden.
- Theo Bal: ging over naar de burgerluchtvaart. Later overleden.
- Frank Swietek: overleden.

De andere FAF leden genoemd in dit dagboek zijn nog in leven; sommigen, zoals Guy en ondergetekende, mede dank zij de nodige dosis geluk.

Wif De Brouwer,
15 december 2007

