



Humanitaire missie "VVIP¹" in Colombia

(november 1985)

In de voetsporen van schoonvader
Bobby Laumans

Introdunctie

Tijdens het schrijven van het gedenkboek gewijd aan Bobby Laumans, hadden we verschillende contacten met zijn schoonzoon, Pierre Plisnier, gekend als de "Plis"...

Plis trad in 1970 in dienst bij de Luchtmacht nadat hij de geneugten van de luchtvaart bij de Luchtkadetten had ontdekt, onder meer tijdens een verblijf in Israël als "Exchange Cadet".



Mission humanitaire « VVIP¹ » en Colombie

(novembre 1985)

Sur les traces du beau-père
Bobby Laumans

Introduction

Lors de la rédaction du Mémorial consacré à Bobby Laumans, nous avons à plusieurs reprises eu l'occasion de rencontrer son beau-fils, Pierre Plisnier, dit le « Plis »...

L'intéressé est entré à la Force Aérienne en 1970 après avoir découvert les plaisirs de l'aviation aux Cadets de l'Air et notamment lors d'un séjour en Israël, comme « exchange Cadet ».

Pierre Plisnier

Vertaling

Pedro Buyse
& Bruno Ceuppens

1. Very, very important person

Hij is een van de eerste zes leerling-piloten die opnieuw naar de Verenigde Staten worden gestuurd om hun opleiding bij de USAF te vervullen.

Als gebrevetteerd piloot (Silver Wings), worden Pierre en zijn metgezellen overgeplaatst naar de 1 Wing in Beauvechain. Aan het einde van zijn conversie op F-104G wordt hij opgenomen in het 349, het Goedendag smaldeel...

Hij zal er een tiental jaar blijven. Tijdens de conversie van het smaldeel op F-16 heeft hij gezondheidsproblemen die hem ertoe leiden zijn carrière als vlieger op C-130 in de 15 Wing in Melsbroek voort te zetten.

Il fait partie des six premiers élèves pilotes qui sont envoyés à nouveau aux États-Unis pour y poursuivre leur entraînement au sein de l'USAF.

Breveté pilote (Silver Wings), Pierre et ses compagnons sont postés au 1 Wing à Beauvechain. À l'issue de sa transition sur F-104G, il rejoint le 349, l'escadrille du Goedendag...

Il y séjournera une dizaine d'années. Lors du passage de l'escadrille sur F-16, des problèmes de santé apparaissent, ce qui l'amènera à poursuivre sa carrière d'aviateur sur C-130H, au 15 Wing à Melsbroek.



Ter gelegenheid van de herdenking gewijd aan hun vader werden de drie dochters van Bobby Laumans herenigd in het Golden Falcon Museum in Beauvechain. Rechts Diana, de vrouw van Pierre, voormalige stewardess bij Sobelair.

À l'occasion du mémorial consacré à leur père, les trois filles de Bobby Laumans ont été réunies au musée Golden Falcon à Beauvechain. À droite, Diana, l'épouse de Pierre, ancienne hôtesse de l'air à la Sobelair.

In 1985 zal hij de eer hebben om als boordcommandant een humanitaire missie ten voordele van het Rode Kruis uit te voeren in Bogota, Colombia, met Z.K.H. Prins Filip als illustere passagier... en dit in de voetsporen van zijn schoonvader!

Inderdaad, in 1947 voerde Bobby Laumans ook een humanitaire missie uit in dezelfde regio, met een DC-4, volgestouwd met Joodse vluchtelingen... Het verhaal van deze missie naar Venezuela en Ecuador is beschreven in zijn gedenkboek, gepubliceerd op de VTB-website. Dit verbazingwekkende toeval bracht ons ertoe om Plis voor te stellen om ons het verhaal van zijn missie te vertellen. Hij ging de uitdaging aan om na bijna 40 jaar zijn herinneringen te verzamelen. Hij deed het best goed! Oordeel zelf...

De zending (Pierre Plisnier)

Terwijl België zich voorbereidt op de winter, haalt een droevig nieuws de krantenkoppen: in Colombia veroorzaakt het uitbarsten van de vulkaan "Nevado del Ruiz" een enorme stroom van modder en as. De stad Armero aan de voet van de vulkaan wordt bedolven; er zijn duizenden slachtoffers en daklozen.

En 1985, il aura l'honneur d'effectuer, comme commandant de bord, une mission humanitaire au profit de la Croix-Rouge, à Bogota en Colombie, avec S.A.R. le Prince Philippe comme illustre passager..., et ce, sur les traces de son beau-père !

En effet, en 1947, Bobby Laumans a lui aussi effectué une mission humanitaire dans cette même région, en DC-4, avec des réfugiés juifs... Le récit de cette mission au Venezuela et en Équateur est décrit dans son Mémorial, publié sur le site VTB. Cette étonnante coïncidence nous a amené à proposer à Plis de nous faire le récit de sa mission. Il a accepté le défi de rassembler ses souvenirs après près de 40 ans. Il s'en est plutôt bien tiré ! Jugez-en vous-même...

La mission (Pierre Plisnier)

Alors que la Belgique s'apprête à affronter l'hiver, une triste nouvelle fait la une des médias : en Colombie, le réveil du volcan « Nevado del Ruiz » dont le sommet était couvert de neige, a provoqué la nuit, une énorme coulée de boue et de cendres. La ville d'Armero, nichée dans la vallée au pied du volcan, a été ensevelie. Il y aurait des milliers de victimes et de sans-abri.



The Nevado del Ruiz volcano, shortly before the eruption on November 13, 1985.

Het Belgische Rode Kruis beslist om humanitaire noodhulp te sturen.

Op 23 november word ik ontboden door de commandant van de vlieggroep. Hij deelt me mee dat ik aangewezen ben als captain om deze missie in Zuid-Amerika uit te voeren. Hij vertrouwt me toe dat Z.K.H. Prins Filip zal deelnemen aan de zending en dat hij vergezeld zal worden door enkele leden van zijn gevolg. Hij geeft ook aan dat deze informatie vertrouwelijk is en dat ik mijn bemanning niet eens kan informeren!

Dus geen ceremonieel bij de start, maar tot mijn verrassing ontdek ik dat mijn copiloot, Gérard Fouss, van dezelfde leerling-pilootpromotie is, de 80A, als de Prins. Het ijs is

La Croix-Rouge de Belgique décide d'y envoyer une aide humanitaire d'urgence.

Le 23 novembre, je suis convoqué par le commandant du groupe de vol. Il m'informe que je suis désigné comme commandant de bord pour effectuer cette mission en Amérique du Sud. Il me confie que S.A.R. le Prince Philippe participera à la mission et qu'il sera accompagné par quelques membres de sa suite. Il précise par ailleurs que cette information est confidentielle et que je ne puis donc même pas en informer mon équipage !

Donc pas de cérémonial au départ, mais quel n'est pas mon étonnement lorsque je découvre que mon copilote, Gérard Fouss, est de la même promotion élève pilote que le Prince,

Presentation of the crew upon departure in Melsbroek. Pierre Plisnier (captain), Gérard Fouss (copilot), Jean-Jacques David (Nav) and Daniel Toussaint (loadmaster). The flight engineer, Alain Clause was in the cockpit for the pre-flight check. At left, colonel Vervoort, commander 15 Wing.



meteen gebroken als ze elkaar herkennen. Ze zullen tijdens de missie regelmatig converseren die de sfeer minder formeel en dus meer "air force minded" zullen maken.

Op 24 november 1985, een koude en regenachtige zondagochtend, vertrekt onze CH-05 vanuit Brussel naar Lajes op de Azoren, onze eerste tussenstop, die we na 5.45 uur vlucht bereiken. Zoals vaak wordt het vliegveld gestriemd door regen en wind. We gaan met de Prins naar "Base Ops" terwijl de rest van de crew zorgt voor het bijtanken van het vliegtuig. Niets bijzonders te melden in de NOTAM² richting Kindley N.A.S (Bermuda); de weerkaart en satellietfoto's van dit deel van de Atlantische Oceaan tonen geen storing of moeilijkheden op de route. De bestendige zijwind is niet gunstig voor ons, maar onze lading laat ons toe om voldoende brandstof te tanken voor een mogelijk uitwijken naar Cherry Point N.A.S.³ aan de kust van South Carolina.

We gaan 's middags weer de lucht in en vliegen westwaarts over een lege en kalme oceaan. De zon gaat langzaam onder. De radar scant onvermoeibaar in de schemering. We zijn net ons PNR-point of no return gepasseerd, wanneer lichte turbulentie wordt gevoeld. Onze navigator, Jean-Jacques David, stemt de radar af, maar ziet niet wat deze turbulentie zou kunnen veroorzaken. Ik denk aan clear air turbulence, die optreedt tussen twee luchtmassa's van verschillende snelheid of richting, wanneer plotseling het vliegtuig geraakt wordt door hagel. Het icing licht gaat branden en ik zie onweerswolken en bliksemschichten voor ons.

Onze radar merkt nog steeds geen onweer op. Er is geen sprake van om blindelings door te gaan in deze omstandig-

la 80A. La glace est immédiatement rompue lorsqu'ils se reconnaissent. Ils échangeront régulièrement des propos pendant la mission ce qui rendra l'ambiance moins protocolaire et donc plus « air force minded ».

Notre CH-05 quitte Bruxelles le 24 novembre 1985, par un dimanche matin froid et pluvieux, à destination de Lajes aux Açores, notre première escale que nous atteignons après 5 h 45 de vol. L'aérodrome est comme souvent, balayé par la pluie et le vent. Nous nous rendons au « Base Ops » avec le Prince pendant que le reste de l'équipage s'occupe de l'avitaillement de l'avion. Rien de spécial à signaler côté NOTAM² de Kindley N.A.S (Bermudes) ; la carte météo ainsi que les photos satellites de cette partie de l'Atlantique ne montrent aucune perturbation ou difficulté sur la route. Le vent souvent « cross » ne nous est pas favorable, mais notre chargement nous permet d'embarquer suffisamment de carburant pour une éventuelle diversion vers Cherry Point N.A.S.³ sur la côte de la Caroline du Sud.

Nous reprenons l'air dans l'après-midi et volons vers l'ouest au-dessus d'un océan vide et calme. Le soleil se couche lentement à l'horizon. Dans la pénombre, le « beam » du radar tourne inlassablement. Nous venons de passer notre « PNR-point of no return », lorsque de légères turbulences se font sentir. Notre navigateur, Jean-Jacques David, peaufine le réglage du radar mais ne voit pas ce qui pourrait causer ces turbulences. J'essaye de comprendre et songe à de la turbulence de friction qui se produit entre deux masses d'air de vitesse ou de direction différentes, lorsque soudain la grêle frappe l'avion. Le témoin de givrage s'allume au moment où j'observe devant nous des éclairs dans des

2. Notice to airmen 3. Naval Air Station



heden. Ik denk heel snel na: door "*long range cruise*" te vliegen, met "*step climbs*" en ditmaal met een gunstige wind, konden we terug naar de Azoren. Ik sta op het punt om die beslissing te nemen, wanneer mijn copiloot een geweldig idee heeft: hij neemt de controle over van de radar met de controle box aan zijn kant.

Er dient opgemerkt dat, gezien het gebrek aan navigators, een wijziging aan de gang was om de vliegtuigen uit te rusten met een tweede *radar control panel*. Ons toestel heeft deze modificatie al ondergaan en ditmaal ontwaren we voor ons grote witte vlekken (op het monochrome scherm van de C-130 radar, zijn de reflecties wit) die de aanwezigheid van sterke turbulentie bevestigen. Door een reeks zigzaggen, – de C-130 kan niet boven de onweerswolken klimmen – slagen we erin om zo ver mogelijk weg te blijven van de stormcellen.

Jean-Jacques, onze Nav, laat me weten dat hij geen signalen ontvangt van de zenders die ons Omega-navigatiesysteem voeden. De Doppler-gegevens blijven echter betrouwbaar en hij kan ons tracé volgen. De HF-radio die ons contact is met New York Center is muisstil geworden. Na elk maneuver hervatten we de initiële koers. De turbulentie is verminderd, maar het St. Elmus vuur bedekt regelmatig de voorkant van het vliegtuig met zijn lange staalblauwe tentakels.

Onze propellers zien eruit als zilveren schijven. Ik heb deze elektromagnetische verschijnselen in het verleden in Afrika meegemaakt, maar vanavond zijn ze bijzonder indrukwekkend. Ik ontmoet de vragende blik van onze illustere passagier...

Hij is duidelijk verrast door de intensiteit van de show. Ik geef enige uitleg over deze blauwachtige gloed die elektrische ontladingen zijn, maar geen vlammen, noch vuur. Het is een indicatie van de nabijheid van hevige stormen die bliksems kunnen veroorzaken en bepaalde apparatuur kan beschadigen.

Na drie kwartier ontwijkende manoeuvres klaart de bovenkant van het radarscherm op en een kwartier later komt onze Hercules tevoorschijn uit een rij cumulonimbuswolken die zich aan beide kanten uitstrekt zover het oog reikt...

Het gekraak van de radio is terug en het contact met New York is hersteld. Ik geef onze positie en maak een volledig weerrapport. Onze Omega werkt weer en Jean-Jacques laat ons weten dat we niet te veel van de route zijn afgeweken. Bovendien blijft het brandstofverbruik binnen de normen, ondanks het herhaalde gebruik van het ontdooiingssysteem.

Een uur later beginnen we het signaal te ontvangen van de krachtige Vortac (VOR/Tacan) van de Bermuda-archipel. Na een bewogen vlucht van acht uur landen we op de landingsbaan van Kindley. Een bus van de US Navy

formations orageuses. Notre radar est toujours aussi muet. Pas question de continuer en aveugle dans ces conditions. Je réfléchis très vite... : en volant « *long range cruise* », avec des « *step climbs* » et un vent favorable cette fois, nous pourrions retourner aux Açores. Je suis sur le point de prendre ma décision, lorsque mon copi a une excellente idée... : il prend le contrôle du radar au départ de sa boîte située côté copi.

Il faut savoir que vu le manque de navigateurs à l'unité, une modification est en cours afin d'équiper les avions d'une seconde boîte de contrôle radar. Notre appareil a déjà subi cette modification et c'est ainsi que nous pouvons découvrir devant nous de grosses taches blanches (sur l'écran monochrome du radar C-130, les retours sont blancs) concrétisant la présence de fortes turbulences. Par une série de zigzags – le C-130 n'est pas en mesure de monter plus haut pour rester au-dessus des orages –, nous parvenons à rester le plus loin possible des cellules orageuses.

Jean-Jacques, notre Nav, m'informe qu'il ne reçoit pas les signaux des émetteurs alimentant notre système de navigation Omega. Les données du Doppler restent toutefois fiables et il peut ainsi suivre nos évolutions. La radio HF qui nous permet de rester en contact avec New York Center est devenue muette. Après chaque manœuvre, nous reprenons le cap initial. Les turbulences sont moins importantes, mais les feux de Saint-Elme couvrent régulièrement l'avant de l'avion de ses longs tentacules bleu acier.

Nos hélices ressemblent à des disques argentés. J'ai déjà par le passé observé ces phénomènes électromagnétiques en Afrique, mais cette nuit, ils sont particulièrement impressionnants. Je croise le regard interrogateur de notre illustre passager...

Il est manifestement surpris par l'intensité du spectacle. Je donne quelques explications sur ces lueurs bleutées qui sont des décharges électriques, et non des flammes, ni du feu, mais sont l'indication de la proximité de violents orages capables de provoquer la foudre qui elle peut endommager certains de nos équipements.

Après trois quarts d'heure de manoeuvres d'évitement, le haut de l'écran radar se dégage et quinze minutes plus tard, notre Hercules émerge d'une ligne de cumulo-nimbus qui s'étend à perte de vue des deux côtés de notre route...

Le crépitement de la radio est de retour et le contact avec New York est rétabli. Je donne notre position et fais un rapport météo complet. Notre Omega fonctionne à nouveau et Jean-Jacques nous informe que nous n'avons pas trop dévié de la route. Par ailleurs, la consommation de carburant est dans les normes malgré l'usage répétitif du système de dégivrage.

Une heure plus tard, nous commençons à recevoir le signal du puissant Vortac (VOR/Tacan) de l'archipel des Bermudes.

brengt ons naar het hotel waar we onze eerste te korte nacht doorbrengen.

De volgende ochtend, na het ontbijt, heb ik de gelegenheid om deze idyllische plek te bewonderen. Het hotel wordt omgeven door palmbomen en tropische planten. Naast het groot zwembad en diverse sportscholen heeft het een eigen zandstrand aan de rand van turkooisblauw water... Maar geen sprake van dromen, we zijn niet op vakantie. De zending heeft voorrang.

Après un vol mouvementé de huit heures, nous nous posons sur la piste de Kindley. Un bus de l'US Navy nous conduit jusqu'à l'hôtel où nous passerons notre première trop courte nuit. Le lendemain matin, après le breakfast, j'ai l'occasion d'admirer cet endroit idyllique. L'hôtel est entouré de palmiers et de plantes tropicales. En plus de la grande piscine et plusieurs salles de sport, l'hôtel possède sa plage privée de sable fin au bord d'une eau bleu turquoise... Mais pas question de rêver, nous ne sommes pas en vacances. La mission nous attend.



Hotel Grotto Bay Beach.

Onze trouwe Hercules stijgt op van dit prachtige eiland van 56 km² en we zijn op weg naar onze eindbestemming. De zuidelijke Caribische Zee is bedekt met kleine fair weather cumuluswolken. Ik neem contact op met het ONY-station in Melsbroek om hen te informeren over het verloop van de zending. Ik ben verrast om nog twee C-130's van 20 Smal-deel op de frequentie te horen. De ene keert terug van een VLAGES (*Very Low Altitude Gravity Extraction System*) zending in Sekota, Ethiopië en is op weg naar Asmara, terwijl de andere van Niamey naar Kinshasa vliegt in het kader van een CTM (Belgische militaire technische samenwerking) missie. Ondanks de duizenden kilometers die ons scheiden, is de communicatie tussen de toestellen onberispelijk. Ik praat even met mijn collega's en vertel de Prins over dit uitzonderlijke contact. Dan vraagt hij mij om ook met de andere bemanningen te kunnen praten. Na wat moeite om aan mijn vrienden uit te leggen wie mijn passagier is, spreekt hij zijn bewondering uit voor de missies die ze uitvoerden, feliciteert hen en wenst hen veel succes voor de rest van hun vluchten.

Onze loadmaster was erin geslaagd om lunchboxen te bestellen bij de inflight kitchen van de Amerikaanse marine. Ik verontschuldig me bij de Prins voor de aard van de maaltijd die we hem moeten aanbieden. Hij herinnert me

Notre fidèle Hercules quitte la piste de cette superbe île de 56 km² et nous prenons le cap vers notre destination finale. Le sud de la mer des Caraïbes est couvert de petits cumulus de beau temps. Je prends contact avec la station ONY de Melsbroek pour l'informer du déroulement de la mission. J'ai la surprise d'entendre deux autres C-130 de la 20 Escadrille sur la fréquence. L'un rentre d'une mission VLAGES (*Very Low Altitude Gravity Extraction System*) à Sekota en Éthiopie et est en route vers Asmara, tandis que l'autre appareil vole de Niamey vers Kinshasa dans le cadre d'une mission CTM (coopération technique militaire belge). Malgré les milliers de kilomètres qui nous séparent, la communication entre les appareils est impeccable. Je m'entretiens un instant avec mes collègues et fait part au Prince de ce contact exceptionnel. Il me demande alors de pouvoir s'adresser lui aussi aux autres équipages. Après avoir eu quelques difficultés à expliquer à mes amis qui était mon passager, ce dernier leur fait part de son admiration pour les missions qu'ils effectuent, les en félicite et leur souhaite bonne chance pour la suite de leurs vols.

Notre loadmaster a réussi à commander des lunch boxes auprès de l'inflight kitchen de l'U.S. Navy. Je présente mes excuses au Prince pour le repas que nous pouvons lui proposer. Il me rappelle gentiment qu'il a souhaité partager

er vriendelijk aan dat hij het leven van de bemanning wilde delen en dat de inhoud van deze lunchboxen tenslotte zeer compleet en zelfs uitstekend is.

We vliegen langs de kust van Venezuela. De oceaan maakt plaats voor een dicht en mistig tropisch bos. We bereiken uiteindelijk de luchthaven van Bogota na een rustige vlucht van zes uur.

We worden verwelkomd door de ambassadeur, leden van het diplomatiek korps en een delegatie van Colombiaanse officieren.

Om veiligheidsredenen verblijft onze gast in de residentie van de ambassadeur. Het is ook de bedoeling dat de Prins de volgende dag de plaats van de ramp per helikopter bezoekt.

We lossen onze lading. Het gaat om enkele tonnen materiaal: waterpompen, filtratiesystemen, desinfectieapparatuur- en -producten. In feite weinig medische hulp, omdat het aantal overlevenden extreem laag is.

We worden naar een hotel in het centrum van de stad gereden. Zo'n vijftig nieuwsgierigen wachten voor het hotel. Ze hopen een 'echte' prins in levenden lijve te zien. IJdele hoop... Aan het begin van de avond ontfermt een piloot van de Fuerza Aérea Colombiana zich over ons en laat ons een hacienda ontdekken aan de poorten van de hoofdstad. Het serveert prachtige grills vergezeld van lokale groenten, allemaal in een typisch Zuid-Amerikaanse sfeer.

De volgende dag leidt een lid van de ambassade ons rond in de hoofdstad, een moderne stad doorkruist door brede lanen omzoomd met hoge gebouwen. Op de trottoirs circuleert een heel druk wereldje. Boliviaanse vrouwen, waardige

la vie de l'équipage et qu'après tout, le contenu de ces boîtes-repas est très complet et même excellent.

Nous longeons la côte du Venezuela. L'océan fait place à une forêt tropicale dense et brumeuse. Nous atteignons finalement l'aéroport de Bogota après un vol de six heures sans histoire.

Nous sommes accueillis par l'Ambassadeur, des membres du corps diplomatique ainsi que par une délégation d'officiers colombiens.

Pour des raisons de sécurité, notre hôte logera dans la résidence de l'Ambassadeur. Il est également prévu que le Prince se rende le lendemain sur les lieux de la catastrophe en hélicoptère.

Nous déchargeons notre cargaison. Il s'agit de quelques tonnes d'aide matérielle : pompes à eau, systèmes de filtration, matériel et produit de désinfection. En fait, peu d'aide médicale, vu que le nombre de survivants est extrêmement faible.

Nous sommes conduits dans un hôtel au centre-ville. Une cinquantaine de curieux... et de curieuses attendent devant l'hôtel. Ils espèrent voir un « vrai » prince en chair et en os. Espoir vain... En début de soirée, un pilote de la *Fuerza Aérea Colombiana* nous prend en charge et nous fait découvrir une hacienda aux portes de la capitale. On y sert de magnifiques grillades accompagnées de légumes locaux, le tout dans une ambiance typiquement sud-américaine.

Le lendemain, un membre de l'ambassade nous fait visiter la capitale, ville moderne traversée par de larges avenues bordées de grands buildings. Tout un petit monde

Bogotá is situated on a very high green plateau of the Andes Cordillera.



afstammelingen van de Inca's, hebben fijne gelaatstreken en een koperachtige huid.

Ze zijn zeer modieus gekleed, opgemaakt en met zorg gestileerd. Niets te maken met de schetsen van de Kuifje-albums waarop ze zijn afgebeeld, gekleed in lange plooirokken, bolhoed op het hoofd en met hun baby op de rug!

Het ambassadepersoneel, bijzonder vriendelijk en gastvrij, nodigt ons uit om een Bourgondische fondue te delen ... Ze wonen ver van het moederland en zijn geïnteresseerd in het laatste nieuws uit het land. Ik heb de mogelijkheid om door lokale tijdschriften te bladeren die de plaats van de ramp laten zien. De vallei is niet meer dan een modderpoel waaruit hier en daar metalen structuren van antennes en de punt van een klokkentoren tevoorschijn komen. Wat een triest gezicht!

De Colombiaanse regering heeft naar verluid besloten om de opruiming of zoektocht naar slachtoffers te beëindigen; het exacte aantal zal nooit echt gekend worden. De plaats zal een oord van herinnering en contemplatie worden waar de inwoners van Armero voor altijd zullen rusten.

Aan het begin van de avond word ik gebeld door de ambassadeur. Zijne Excellentie deelt mij mee dat de Prins, die net terug is van zijn bezoek aan de plaats des onheils en die nog een diner op de ambassade moet voorzitten, de volgende dag, het tijdstip van vertrek naar Washington, wenst uit te stellen. De wensen van de Prins zijn bevelen, maar ik vraag dat we België op de hoogte brengen van deze programmawijziging.

Na de maaltijd sluiten we de avond af in de bar van het hotel voor het traditionele *slaapmutsje*.

De volgende ochtend groet ik de Prins bij zijn aankomst op het vliegveld. Na wat uitwisselingen met Colombiaanse functionarissen en Belgische vertegenwoordigers stapt de Prins aan boord en start ik de vier motoren van de C-130. Even later vertrekken we vanuit Colombia naar Noord-Amerika.

In de vroege avond landen we op Andrews AFB in Washington DC, de thuisbasis van Air Force One. De *follow-me* parkeert ons naast een andere C-130 van het 20 smaldeel met aan zijn zijde een groep officials. De Prins is verrast. Ik leg monseigneur uit dat zijn terugkeer naar België al gepland is en dat hij alleen nog maar van vliegtuig hoeft te wisselen! Het is duidelijk dat dit vooruitzicht onze belangrijke passagier niet bevalt. En dat begrijp ik... direct weer aan boord gaan van een andere C-130 voor een vlucht van 8 tot 9 uur na een vierdaagse missie is zoals ze in het Nederlands zeggen... "Van het goede te veel"!

's Avonds, als we naar het restaurant gaan, ben ik niet echt verbaasd om de commandant van het ander vliegtuig te kruisen. Hij deelt me mee dat de terugkeer van de Prins is uitgesteld tot de volgende dag. Zo worden we, het reservevliegtuig...

affairé circule sur les trottoirs. Les Boliviennes, en digne descendantes des Incas, ont les traits fins et la peau cuivrée.

Elles sont habillées très mode, maquillées et coiffées avec soin. Rien à voir avec les croquis des albums de Tintin sur lesquels elles sont représentées vêtues de longues jupes plissées, chapeau boule sur la tête, et portant leur bébé sur le dos !

Le personnel de l'ambassade, particulièrement sympathique et accueillant, nous invite à partager une fondue bourguignonne... Vivant loin de la mère patrie, ils sont intéressés par les dernières nouvelles du pays. J'ai l'occasion de feuilleter des magazines locaux montrant le lieu de la catastrophe. La vallée n'est plus qu'un lac de boue d'où émerge çà et là des structures métalliques d'antennes et la pointe d'un clocher. Quel triste spectacle !

Le gouvernement colombien aurait décidé de ne pas effectuer de travaux de déblayement ni de recherches de victimes dont le nombre exact ne sera jamais vraiment connu. L'endroit deviendra un site de mémoire et de recueillement où reposeront à jamais les habitants d'Armero.

En début de soirée, je reçois un appel de l'Ambassadeur. Son excellence m'annonce que le Prince qui vient de rentrer de sa visite sur les lieux de la catastrophe et qui doit encore présider un dîner à l'ambassade, souhaite retarder le lendemain, l'heure du départ pour Washington. Les souhaits du Prince sont des ordres, mais je demande toutefois qu'en Belgique, on soit informé de ce changement de programme.

Après le repas, nous avons terminé la soirée au bar de l'hôtel pour le traditionnel *night cap*.

Le lendemain matin, j'accueille le Prince à son arrivée à l'aérodrome. Après quelques échanges avec les officiels colombiens et les représentants belges, le Prince monte à bord et je démarre les quatre moteurs du C-130H. Quelques instants plus tard, nous quittons la Colombie pour l'Amérique du Nord.

En début de soirée, nous nous posons à Andrews AFB qui héberge l'Air Force One. La *follow-me* nous parque à côté d'un autre C-130 de l'escadrille avec à ses côtés, un groupe d'officiels. Le Prince s'en étonne. J'explique à Monseigneur que son retour en Belgique est déjà planifié et qu'il n'aura donc plus qu'à changer d'avion ! Manifestement, cette perspective n'enthousiasme pas fort notre important passager. Et je le comprends... Réembarquer immédiatement dans un autre C-130 pour un vol de 8 à 9 heures après une mission de quatre jours menée tambour battant, est comme on dit en néerlandais... « van het goede te veel » !

En soirée, alors que nous nous rendons au restaurant, je ne suis pas vraiment étonné de croiser le Cdt de bord de l'autre appareil. Il m'informe que le retour du Prince a été reporté au lendemain. Nous devenons ainsi le spare aircraft...



The Prince bids farewell to the Ambassador.
In the middle, General Mertens.

Als we de volgende ochtend naar onze Hercules gaan om de vracht in te laden voor de terugvlucht, zie ik Monseigneur aan boord gaan van de andere C-130. Het zal snel daarna de lucht in gaan. Onze officiële missie zit er dus op.

Na een rustdag in Washington keren we via Gander terug naar Melsbroek.

Mijn hele bemanning zal een uitstekende herinnering bewaren aan deze *special mission*, evenals aan het warme welkom door de Colombianen en de Belgische vertegenwoordigers in Bogota.

De vriendelijkheid en eenvoud van onze "derde piloot" die de lange dagen van deze vluchten met ons deelde, zullen ons lang bijblijven.



I welcome the Prince when he arrives at the tarmac of Bogota airport before departing to Andrews.

Alors que nous nous rendons le lendemain matin auprès de notre Hercules pour procéder à son chargement en vue du vol retour, je revois Monseigneur monter à bord de l'autre C-130. Il prendra l'air peu après. Notre mission officielle est ainsi terminée.

Après une journée de repos à Washington, nous rentrons à Melsbroek via Gander (New Foundland, Canada). Tout mon équipage gardera un excellent souvenir de cette *special mission*, ainsi que de l'accueil chaleureux des Colombiens et des représentants belges à Bogota.

La gentillesse et la simplicité de notre « troisième pilote » qui a partagé avec nous les longues journées de ces vols, nous ont beaucoup marqués.

© Dirk Lamarque

