



# United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS)



**Wilfried De Brouwer & Philippe Martou**

Traduction : André Perrad & Michel De Weirdt

## Flash

**Oktober 2020.** In de Noorse hoofdstad Oslo wordt de prestigieuze Nobelprijs voor de Vrede toegekend aan het Wereldvoedselprogramma (World Food Programme - WFP) van de Verenigde Naties. Dit VN agentschap verstrekt voedselhulp aan miljoenen mensen wereldwijd. WFP krijgt de prijs voor haar inspanningen om hongersnood en voedselonzekerheid in de wereld te bestrijden. De rol van deze organisatie wordt des te groter nu de hongersnood en de ellende door de corona-pandemie nog dreigt toe te nemen.

We citeren de WFP woordvoerder bij het toekennen van de prijs: "Dit is een moment om fier op te zijn. Gedurende de eerste fase van de pandemie waren we de grootste lucht-

## Flash

**Octobre 2020.** Dans la capitale norvégienne Oslo, le prestigieux prix Nobel de la paix est décerné au Programme Alimentaire Mondial (World Food Programme - WFP) des Nations Unies. Cette agence des NU fournit une aide alimentaire à des millions de personnes dans le monde. Le WFP reçoit le prix pour ses efforts de lutte contre la faim et l'insécurité alimentaire dans le monde. Le rôle de cette organisation est d'autant plus important que la faim et la misère liées à la pandémie corona menacent de s'accroître.

Citation du porte-parole du WFP lors de l'attribution du prix : « C'est le moment d'être fier. Au cours de la première phase de la pandémie, nous étions la plus grande compagnie



*The home of aviation friends since 1937*

*Avril/April 2021*

### Quoi de neuf à La Maison des Ailes?

La crise du COVID domine nos vies depuis plus d'un an. Nous espérons que vous ainsi que tous vos proches avez été épargnés par ce virus. Nous attendons tous avec impatience la vaccination et espérons que la vie normale reprendra progressivement par la suite.

Bien que nos installations aient été fermées quasi en permanence au cours de l'année écoulée, beaucoup de choses se sont passées dans la MDA pendant cette période.

En premier lieu, le 29 juillet 2020, le jugement du Tribunal de Commerce de Bruxelles dans le litige avec notre gérant, Monsieur Nguyen, a été rendu. La décision a été en faveur de la MDA, obligeant M. Nguyen à quitter nos installations dans un délai d'un mois à compter de la signification du jugement.

Il a également dû payer une compensation pour les revenus perdus par la MDA entre le 1er septembre 2018 et le jour de son départ de nos installations.

D'un commun accord entre les parties, et en présence de leurs conseils respectifs, la date à laquelle il a dû quitter la MDA a été fixée au 30 septembre.

Ces consultations ont fait l'objet d'un accord qui prévoyait également le mode de paiement de l'indemnité et la reprise de certains équipements.

En 2018, nous avons sélectionné un candidat pour reprendre la gestion de nos installations (restaurant, bar, salles de réunion). Cependant, compte tenu de l'impact des mesures corona sur l'HORECA, ce candidat a dû se rétracter.

Cependant, l'OA de la MDA n'a pas abandonné. La gestion des salles de réunion a été prise en charge en interne et le matériel nécessaire (machine à café, réfrigérateur) a été installé dans les salles de réunion pour pouvoir prendre un café ou une boisson pendant les réunions.

Un lave-vaisselle industriel a également été acheté.

Un traiteur a été contacté et les dispositions nécessaires ont été prises pour que le bar puisse être ouvert lors de la reprise des activités et qu'il soit également possible d'avoir une petite restauration (sandwichs ou repas chaud).

Cependant, compte tenu des mesures imposées dans le contexte de la crise sanitaire, ces options n'ont pas été utilisées jusqu'à présent. Nous avons également profité de cette période de transition pour nettoyer en profondeur la MDA. Plusieurs locaux étaient remplis de déchets stockés au long des années.

Nous avons commencé par vider le grenier et démolir l'ancienne cuisine à côté de la salle Leboutte. Ensuite, la rotonde et diverses petits locaux ont été vidés, toutes les anciennes chaises et les vieux meubles cassés ont été enlevés.

Le tout a été évacué par une firme « vide-maison ».

Un système d'alarme incendie qui couvre l'ensemble du bâtiment a été installé et mis en service. Un contrat a été conclu avec G4S pour la gestion et les interventions éventuelles.

### Wat nieuws in Het Huis der Vleugels?

De COVID-crisis beheerst reeds gedurende meer dan een jaar ons leven. Wij hopen dat jullie en allen die jullie dierbaar zijn, gespaard gebleven zijn van dit virus. We kijken allemaal uit naar de vaccinatie en hopen dat daarna het normale leven geleidelijk weer zal hernemen.

Hoewel gedurende het voorbije jaar onze installaties nagenoeg continu gesloten waren, is er in die periode heel wat gebeurd in het HDV.

In de eerste plaats was er op 29 juli 2020 de uitspraak van de Handelsrechtbank van Brussel in het geschil met onze gerant, Mr Nguyen. De uitspraak beslechtte het geschil in het voordeel van het HDV en hield in dat Mr Nguyen onze installaties diende te verlaten binnen de maand na de betekening van het vonnis. Hij diende tevens een schadeloosstelling te betalen voor de door het HDV gederfde inkomsten in de periode van 1 sep 2018 tot het moment van het verlaten van onze installaties.

In onderling overleg tussen de partijen, en in bijzijn van de respectieve raadsman, werd de datum van 30 september 2020 voor het verlaten van het HDV vastgelegd. Dit overleg maakte het onderwerp uit van een overeenkomst, waarin tevens de wijze van betaling van de schadeloosstelling en de overname van bepaalde uitrustingen werd hernomen.

Het was zo dat we in 2018 een kandidaat hadden geselecteerd voor het overnemen van het beheer van onze installaties (restaurant, bar, vergaderzalen). Gezien de impact van de coronamaatregelen op de HORECA diende deze kandidaat echter af te haken.

De BO van het HDV is evenwel niet bij de pakken blijven zitten. De uitbating van de vergaderzalen werd in eigen beheer genomen en in de vergaderzalen werden de nodige uitrustingen (koffiemachine, frigo) geplaatst om tijdens de vergaderingen een koffie of een drankje te gebruiken.

Ook werd er een industriële vaatwasser aangekocht. Er werd contact genomen met een traiteur en de nodige afspraken werden gemaakt zodat bij herneming van de activiteiten de bar zou kunnen worden gebruikt en dat het ook mogelijk werd gemaakt om iets te eten (broodjes of warme maaltijd). Gezien de maatregelen die werden opgelegd in het kader van de gezondheids crisis werd van deze mogelijkheden tot nu toe evenwel geen gebruik gemaakt.

We hebben van deze overgangperiode ook gebruik gemaakt om het HDV grondig op te ruimen. Verschillende ruimtes zaten vol rommel die daar gedurende vele jaren werd gestockeerd. We zijn begonnen met het leegmaken van de zolder en het uitbreken van de oude keuken naast de Zaal Leboutte. Daarnaast werden de rotonde en verschillende kleine lokalen leeg gemaakt, oude en kapotte stoelen en meubels werden verwijderd. Alles werd opgehaald door een opruimer.

L'amélioration de la sécurité incendie de notre bâtiment par l'installation de portes coupe-feu à certains endroits est également au programme.

Le « studio » du sixième étage (jadis utilisé par M. Nguyen) a été gravement touché par les dégâts des eaux. Il est également en cours de rénovation complète.

Cet espace sera loué par AOS qui occupe déjà les bureaux adjacents.

En inspectant de plus près les chaises utilisées dans la salle Leboutte, nous avons constaté qu'un beau nombre d'entre elles étaient abîmées ou/et en mauvais état.

Une réparation s'est avérée peu efficace et nous avons décidé d'acheter 100 nouvelles chaises. Le même nombre de housses a également été acheté. Elles seront utilisées lors de festivités.

Le boiler de la cuisine devait absolument être remplacé. Le chauffe-eau actuel fonctionne toujours au gaz! Le nouveau est électrique et a été placé dans les caves.

Le parquet de la salle Leboutte et de la salle du Conseil avait un besoin urgent de rénovation. Des fissures ont également été découvertes dans le parquet de la salle Leboutte. Une entreprise spécialisée a effectué les réparations et a procédé au ponçage complet du parquet puis à la vitrification en 3 couches.

Compte tenu des moyens limités, la rénovation du parquet du bar et du palier du bar sera effectuée ultérieurement.

#### **Last but not least.**

Fin janvier, M. Said Bouyghjdane s'est porté candidat pour la reprise de la gérance de nos installations (restaurant, bar, salles de réunion). Nous avons eu plusieurs entretiens avec ce candidat et les renseignements à son sujet ont également été demandés et obtenus.

Il était prêt à accepter les termes et conditions et le montant de l'indemnité de concession, tels que définis dans une nouvelle convention de concession

Les entretiens ont montré que le business plan de M. Said Bouyghjdane était conforme à ce que nous souhaitons en tant qu'association. Son intention est de faire fonctionner les installations dans un contexte familial et de parvenir à une saine exploitation du restaurant, du bar et des salles.

Il vous sera donc à nouveau possible de prendre un repas quotidien au restaurant, de prendre une bière dans notre bar, d'organiser un dîner dans la salle Leboutte ou d'utiliser les différentes salles de réunion.

Nos associations pourront toujours profiter d'un prix avantageux. Après consultation, l'OA a décidé de conclure un accord avec Mr. Said Bouyghjdane avec effet au 1er avril 2021.

L'accord a été préalablement soumis à notre avocat.

Dès que les mesures dans le cadre de la crise sanitaire le permettront, vous pourrez à nouveau utiliser toutes les installations de la MDA.

Nous souhaitons à Mr Said Bouyghjdane plein succès et espérons une coopération agréable. Durant le mois de mars et avec notre autorisation, il a déjà entrepris de repeindre à ses frais les murs de la salle Leboutte, de la salle du conseil et de la rotonde.

De plus, nous vous informons que M. Said Bouyghjdane louera également le duplex (devenu vacant au 01 avril) au sixième étage et résidera donc dans le bâtiment de la MDA avec sa famille, ce qui induit un avantage certain pour la gestion de l'immeuble et l'exploitation des installations.

Een brandalarmsysteem dat het volledige gebouw controleert werd in gebruik genomen. Voor het beheer en eventuele tussenkomsten werd een contract afgesloten met G4S. Het verder verhogen van de brandveiligheid van ons gebouw door het plaatsen van brandwerende deuren op bepaalde plaatsen, staat ook nog op het programma.

Het lokaal op de zesde verdieping dat door Mr Nguyen werd gebruikt, en dat ernstig te lijden had van waterschade, wordt eveneens volledig vernieuwd. Het lokaal dat aan de ruimte, die wordt gehuurd door AOS, grenst zal door deze laatste worden gehuurd.

Bij het nazicht van de stoelen gebruikt in de Zaal Leboutte werd vastgesteld dat vele van deze stoelen vuil of in slechte staat waren. Een herstelling bleek niet zinvol en er werd voor gekozen om 100 nieuwe stoelen te kopen. Tevens werden hetzelfde aantal hoezen gekocht, deze kunnen gebruikt worden bij feestelijkheden.

De boiler voor het warm water in de keuken was dringend aan vervanging toe. De actuele boiler werkt nog op gas, de nieuwe boiler is elektrisch en werd in de kelder geplaatst.

Het parket van de Zaal Leboutte en van de Raadzaal was dringend aan renovatie toe. In het parket van de Zaal Leboutte werd tevens scheurvorming vastgesteld. Een gespecialiseerde firma heeft de herstelling uitgevoerd en tevens het parket volledig afgeschuurd, de nodige herstellingen werden uitgevoerd en drie beschermende lagen werden aangebracht. Gezien de beperkte middelen zal de renovatie van het parket van de bar en de hal ervoor in een volgende fase worden uitgevoerd.

#### **Last but not least.**

Eind januari ontvingen wij de kandidatuur van Mr Said Bouyghjdane voor het huren van onze installaties (restaurant, bar, vergaderzalen). We hadden een aantal gesprekken met deze kandidaat en tevens werden de nodige informatie opgevraagd en bekomen. Hij is bereid om de voorwaarden en het bedrag van de concessievergoeding vastgelegd in een nieuwe concessieovereenkomst, te aanvaarden.

Uit de gesprekken is gebleken dat het businessplan van Mr Said Bouyghjdane aansloot bij hetgeen wij als vereniging nastreven. Hij heeft de bedoeling de installaties in familiaal verband uit te baten en tot een gezonde exploitatie te komen van zowel het restaurant, de bar en de zalen. De mogelijkheid zal worden geboden om dagelijks een maaltijd te gebruiken in het restaurant, een pintje te drinken in onze bar, een diner in de zaal Leboutte te organiseren of gebruik te maken van de diverse vergaderzalen. Hierbij zullen onze verenigingen steeds kunnen genieten van een voordelige prijs.

Na overleg heeft de BO besloten om met Mr Said Bouyghjdane een overeenkomst te sluiten met ingang op 01 april 2021. De overeenkomst werd voorafgaand voorgelegd aan onze advocaat. Van zodra de maatregelen in het kader van de gezondheids crisis het toelaten, zullen jullie dus allen kunnen opnieuw gebruik maken van de volledige installaties van het HDV.

We wensen Mr Said Bouyghjdane alle succes toe en zien uit naar een aangename samenwerking. Met onze toestemming heeft hij zich in de maand maart al verbonden om op eigen kosten de muren van de Lebouttezaal, de raadszaal en de rotonde opnieuw te schilderen.

Als bijkomende informatie kan worden meegegeven dat Mr Said Bouyghjdane tevens de op 01 april vrijgekomen duplex op het zesde verdiep zal huren en dus inwonend zal zijn in het HDV met zijn familie, wat tevens een voordeel inhoudt voor het beheer van het gebouw en de uitbating van de installaties.



## ASSEMBLEE GENERALE 2021

### INVITATION

Le Président de l'Organe d'Administration de l'A.S.B.L. "La Maison des Ailes" a l'honneur d'inviter tous les membres à assister à l'Assemblée Générale statutaire qui se tiendra dans la Salle Leboutte de la Maison des Ailes

**le samedi 26 juin 2021 à 11h00.**

Il est rappelé que, selon les statuts : « **Seuls les membres effectifs en règle de cotisation ont le droit de vote.** Chaque membre effectif dispose d'une voix ; muni d'une procuration, il peut néanmoins représenter deux autres membres effectifs. Les résolutions sont prises à la majorité simple des voix présentes ou représentées ».

#### **Ordre du jour**

1. Introduction par le Président.
2. Approbation du Procès-verbal de l'Assemblée Générale du 11 mars 2020.
3. Rapport d'activités par le Secrétaire général.
4. Rapport du Trésorier et projet de budget pour 2021
5. Rapport des contrôleurs aux comptes.
6. Décharge aux administrateurs et contrôleurs aux comptes pour la gestion de l'année écoulée.
7. Désignation de deux contrôleurs aux comptes.
8. Élection d'administrateurs :  
*Administrateurs sortants et rééligibles : Defrançq Luc, Eggermont Robert, Houben Gérard, Minguet Nicolas.*  
*Administrateurs démissionnaires : Janssens de Varebeke Patrick, Dupont Thierry.*  
*Nouveaux candidats administrateurs: **Quatre (4) places d'administrateurs sont ouvertes.** Les candidatures (membres effectifs uniquement) seront transmises au Secrétaire général ([mda.hdv@skynet.be](mailto:mda.hdv@skynet.be)) avant le 16 juin 2021.*
9. **Modification des statuts :**  
**Vous pouvez consulter le texte des nouveaux statuts qui seront proposés à l'approbation de l'assemblée générale, sur notre site internet : [www.mda-hdv.be](http://www.mda-hdv.be). Les membres qui n'ont pas accès à internet peuvent demander un exemplaire papier au secrétaire général (0477/18 38 03).**

*François Florkin, Président*

#### PROCURATION

Je soussigné.....  
membre effectif de la Maison des Ailes, donne mandat à M.....  
à l'effet de me représenter à l'Assemblée Générale du 26 juin 2021.  
Le..... 2021.  
Signature précédée de « Bon pour pouvoir »

## ALGEMEEN VERGADERING 2021

### UITNODIGING

De Voorzitter van het Bestuursorgaan van de V.Z.W. "Het Huis der Vleugels" heeft de eer alle leden uit te nodigen op de statutaire Algemene Vergadering die zal gehouden worden in de zaal Leboutte van het Huis der Vleugels

**Op zaterdag 26 juni 2021 om 11.00u.**

Er wordt herinnerd dat, volgens de statuten: "***Alleen de effectieve leden in orde met hun lidgeld hebben stemrecht. Elk lid heeft één stem; met een volmacht kan hij twee andere leden vertegenwoordigen. De beslissingen worden genomen met eenvoudige meerderheid van de tegenwoordige of vertegenwoordigde stemmen.***"

#### **Dagorde**

1. Inleiding door de Voorzitter.
2. Goedkeuring van het Proces-verbaal van de Algemene Vergadering van 11 maart 2020.
3. Jaarverslag door de Secretaris-generaal.
4. Verslag van de Penningmeester en voorstel van budget voor 2021.
5. Verslag van de controleurs van de rekeningen.
6. Kwijting aan de bestuurders voor het beheer van het voorbije boekjaar en aan de kascontroleurs.
7. Benoeming van twee kascontroleurs.
8. Verkiezing van bestuurders:  
*Uittredende en herkiesbare bestuurders: Defranq Luc, , Eggermont Robert, Houben Gérard, Minguet Nicolas.*  
*Ontslagnemende bestuurders: Janssens de Varebeke Patrick, Dupont Thierry.*  
*Nieuwe kandidaten bestuurders: **Vier (4) plaatens bestuurders zijn open.** De kandidaturen (alleen effectieve leden ) zijn te versturen naar de Secretaris-generaal ([mda.hdv@skynet.be](mailto:mda.hdv@skynet.be)) vóór 16 juni 2021.*

#### **9. Wijziging van de statuten:**

**De tekst van de nieuwe statuten die ter goedkeuring aan de algemene vergadering zullen worden voorgelegd, kan op onze website geraadpleegd worden. Leden die geen toegang tot onze website hebben, kunnen een papieren exemplaar vragen aan de secretaris-generaal (0477/18 38 03).**

*François Florkin, Voorzitter*

#### PROCURATIE

Ondergetekende.....  
effectief lid van Het Huis der Vleugels, geeft volmacht aan M.....  
om hem te vertegenwoordigen op de Algemene vergadering van 26 juni 2021.  
Op..... 2021.  
Handtekening voorafgegaan van "Goed voor volmacht"

vaartmaatschappij ter wereld. Terwijl alle commerciële operatoren aan de grond bleven, leverden we met onze luchtvloot steun aan de noodlijdenden in alle hoeken van de wereld”.

Weet u wie de manager is van deze WFP luchtvloot? Niemand minder dan ons VTB-lid: Philippe Martou; ‘den Touf’.

## Inleiding

De WFP luchtvloot, beter gekend onder de naam UNHAS (*United Nations Humanitarian Air Service*), bestaat voor het ogenblik uit een honderdtal vliegtuigen. Om de problematiek rond de werking van deze WFP luchtvloot beter te begrijpen moeten we teruggaan naar het ontstaan ervan. En bij dit ontstaan zijn zowel Wif De Brouwer (WDB) en Philippe Martou (Touf) nauw betrokken geweest. We brengen u in een drietal afleveringen een ‘insider’s view’ van de geboorte, de evolutie en activiteiten van UNHAS.

## Context

De veilige verplaatsing van humanitaire werkers en de toevoer van hulpmiddelen naar crisisoorden is één van de belangrijkste uitdagingen van de humanitaire gemeenschap. Hulpverleners zijn zeer vaak werkzaam in vluchtelingenkampen, voedselverdelingspunten, instellingen voor medische hulp, die soms zeer moeilijk te bereiken zijn. Het veiligste transportmiddel om hen op een vlotte manier ter plaatse te brengen is het vliegtuig. Organisaties zoals “Piloten zonder Grenzen (PZG)” doen hun best om hun diensten belangloos aan te bieden. PZG beschikt echter niet over het nodig budget en capaciteit om voldoende steun te leveren in de talrijke crisisoorden.

Reeds in de jaren '90 had ECHO (European Civil Protection and Humanitarian Aid Operations) begrepen dat er een dringende humanitaire behoefte bestond om een centraal organisme, een ECHO Flight, te creëren. Deze vervoerde vooral NGO medewerkers naar Noord-Kenia, Zuid-Soedan en Somalië. Onze VTB leden Poly Stevens en Guy Van Eeckhoudt hebben jarenlang aan het hoofd gestaan van deze Flight. Zij opereerden vanuit Nairobi in Kenia.

Maar, naast de noodzaak om mensen veilig te verplaatsen is er ook nood aan een systeem om de humanitaire hulp onder de vorm van voedselbevoorrading, beschutting (tenten), sanitair materiaal, enz. aan te bieden. Ook was er een behoefte om humanitaire hulpverleners te vervoeren die buiten het actieveld vielen van de ECHO flight.

Er was dus luchttransport nodig met een grotere capaciteit zowel voor meer passagiers als voor cargo. Deze vliegtuigen moeten ook kunnen opereren op onverharde startbanen, of, indien geen startbanen beschikbaar zijn, hun lading ter plaatse kunnen droppen. In die context heeft de Belgische luchtmacht uitgebreide steun geleverd aan de humanitaire wereld met haar C-130 vloot. De 15 Wing heeft jarenlang

aérienne au monde. Alors que tous les opérateurs commerciaux sont restés cloués au sol, notre flotte aérienne a apporté son soutien aux nécessiteux aux quatre coins du monde ».

Savez-vous qui est le manager de cette flotte du WFP ? Personne d’autre que notre membre VTB Philippe Martou, « le Touf ».

## Introduction

La flotte aérienne du WFP, mieux connue sous le nom d’UNHAS (*United Nations Humanitarian Air Service*), se compose actuellement d’une centaine d’avions. Afin de mieux comprendre les problèmes liés au fonctionnement de cette flotte aérienne, nous devons revenir à son origine. Et à ce développement ont étroitement été impliqués aussi bien Wif De Brouwer (WDB) que Philippe Martou (Touf). En trois épisodes, nous vous apportons un « point de vue d’initié » de la naissance, de l’évolution et des activités de l’UNHAS.

## Contexte

Le déplacement sécuritaire des travailleurs humanitaires et l’approvisionnement en ressources vers les sites de crise sont l’un des principaux défis de la communauté humanitaire. Les travailleurs humanitaires sont très souvent employés dans des camps de réfugiés, des points de distribution de nourriture ou des institutions d’aide médicale qui sont parfois très difficiles d’accès. L’avion est le moyen de transport le plus sûr pour les amener rapidement sur place. Des organisations telles que « Aviation Sans Frontières » (ASF) font de leur mieux pour offrir bénévolement leurs services. Toutefois, ASF n’a ni le budget ni la capacité nécessaire pour fournir un soutien suffisant dans les nombreux sites de crise.

Dès les années 1990, ECHO (European Civil Protection and Humanitarian Aid Operations) avait compris qu’il y avait un besoin humanitaire urgent de créer un organisme central, un Flight ECHO. Celui-ci a surtout transporté des employés d’ONG dans le nord du Kenya, au Sud-Soudan et en Somalie. Nos membres VTB Poly Stevens et Guy Van Eeckhoudt ont été à la tête de ce Flight pendant de nombreuses années. Ils opéraient à partir de Nairobi au Kenya.

Mais, en plus du besoin de transporter les gens en toute sécurité, il fallait aussi disposer d’un système pour offrir une aide humanitaire sous forme de denrées alimentaires, d’abris (tentés), d’équipements sanitaires, etc. Il était également nécessaire de transporter le personnel humanitaire qui tombait en dehors du champ d’action du Flight ECHO.

Il y avait donc un besoin de moyens de transport aérien de grande capacité pour à la fois plus de passagers et plus de fret. Les avions devaient également être capables d’opérer sur des pistes en terre ou, s’il n’y avait pas de piste disponible, être en mesure de larguer leur cargaison sur place. Dans ce contexte, la Force Aérienne belge a apporté un soutien important au

dergelijke operaties uitgevoerd, te beginnen met de hongersnood in de Sahel in 1973 en later, tijdens de jaren 80 en 90, vooral in Ethiopië, Soedan en Somalië.

Maar er is nog een belangrijk knelpunt. Bij onvoorspelbare natuurrampen zoals aardbevingen, overstromingen, tsunami's, enz. moet men zo vlug mogelijk ter plaatse zijn met de gepaste reddingsmiddelen. Heel wat landen en organisaties snellen ter plaatse en veroorzaken aldus een enorme bottleneck. Het is een ware uitdaging voor de humanitaire wereld, niet enkel om de plaatselijke hulp op een rationele manier te organiseren en de prioriteiten te stellen, maar vooral om gekwalificeerde hulpverleners en gepaste goederen tijdig ter plaatse te krijgen. Daarom zal het luchttransport en het beheer ervan, een cruciale rol spelen tijdens de fase die volgt op de uitbraak van een natuurramp.

Tot in de jaren 90 bestond dergelijke structuur niet en zag men telkens opnieuw de humanitaire toestroom vast lopen op de toegangspunten in het rampgebied. Zo heeft UNHCR bij de genocide in Rwanda in 1994 één humanitaire medewerker – een ex-majoor van de British Army – naar Goma gestuurd om het humanitair luchttransport van de VN te organiseren en coördineren. De arme man had enkel een satelliet telefoon ter beschikking en had geen ervaring in het beheer en de inzet van luchtmiddelen. Hij was volledig verloren. De humanitaire wereld en vooral de VN agent-schappen kregen hevige kritiek te verwerken vanwege hun traditionele donoren.

In 1996 wordt WDB, die reeds als C.O. 15 Wing en piloot C-130 actief was geweest in deze humanitaire wereld, gevraagd om een systeem op punt te stellen dat het luchttransport van de humanitaire gemeenschap zou organiseren, zowel bij routine hulpverlening als bij plotselinge rampen.

## De aanloop

**WDB.** Het werd een uitdaging met heel wat hindernissen – ik bespaar u de details – maar met heel wat moeite zijn we er in geslaagd om op VN niveau een concept op papier te zetten om een gecentraliseerde dienst op te richten. Het groot knelpunt was het luchtvervoer, maar er was meer. Er was een dringende behoefte om alle nodige logistieke steun te kanaliseren zodanig dat de gepaste goederen en hulpverleners als allereerste toegang kregen tot het rampgebied. Aldus werd een *United Nations Joint Logistics Centre*<sup>1</sup> (UNJLC) opgericht met een belangrijke luchttransport capaciteit die ten dienste stond van alle humanitaire organisaties die in het crisisgebied werkzaam waren. Deze luchttransport module werd UNHAS (*United Nations Humanitarian Air Service*) gedoopt maar voor diverse redenen botste dit voorstel op in de beginfase op heel wat weerstand<sup>2</sup>. Aangezien men geen bijkomende

monde humanitaire met sa flotte de C-130. Le 15 Wing a mené de telles opérations pendant des années, à commencer par la famine au Sahel en 1973 et plus tard, dans les années 1980 et 1990, surtout en Éthiopie, au Soudan et en Somalie.

Mais il y a un autre point d'achoppement important. En cas de catastrophes naturelles imprévisibles telles que tremblements de terre, inondations, tsunamis, etc., il faut être sur place dès que possible avec les moyens de sauvetage appropriés. De nombreux pays et organisations se ruent sur place, provoquant un énorme goulot d'étranglement. C'est un véritable défi pour le monde humanitaire, non seulement d'organiser et de hiérarchiser l'aide locale de manière rationnelle, mais surtout d'obtenir sur le terrain, en temps opportun, des travailleurs humanitaires qualifiés et des moyens appropriés. Par conséquent, le transport aérien et sa gestion joueront un rôle crucial au cours de la phase qui suit le déclenchement d'une catastrophe naturelle.

Jusque dans les années 1990, une telle structure n'existait pas et l'engorgement humanitaire a de nouveau été observé à plusieurs reprises aux points d'accès de la zone sinistrée. Par exemple, pendant le génocide au Rwanda en 1994, l'UNHCR a envoyé à Goma un collaborateur humanitaire – un ancien major de l'armée britannique – pour organiser et coordonner le transport aérien humanitaire de l'ONU. Le pauvre homme n'avait qu'un téléphone satellitaire à sa disposition et n'avait aucune expérience dans la gestion et le déploiement des ressources aériennes. Il était complètement perdu. Le monde humanitaire, et en particulier les agences des Nations Unies, ont fait l'objet de vives critiques de la part de leurs donateurs traditionnels.

En 1996, WDB, qui avait déjà été actif dans ce monde humanitaire en tant que C.O. du 15 Wing et pilote de C-130, est invité à mettre en place un système qui organiserait le transport aérien de la communauté humanitaire, tant pour l'aide de routine qu'en cas de catastrophe soudaine.

## La mise en route

**WDB.** C'est devenu un défi avec beaucoup d'obstacles – je vous épargne les détails – mais avec beaucoup d'efforts, nous avons réussi à concevoir par écrit un concept au niveau des Nations Unies afin de mettre en place un service centralisé. Le gros point d'achoppement était le transport aérien, mais il y en avait d'autres. Il était urgent de canaliser tout le soutien logistique nécessaire de manière à ce que les moyens appropriés et les travailleurs d'urgence soient les premiers à avoir accès à la zone sinistrée. Ainsi, un *United Nations Joint Logistics Centre*<sup>1</sup> (UNJLC) a été créé avec une importante capacité de transport aérien au service de toutes les organisations humanitaires opérant dans la zone de crise. Ce module de transport aérien a été baptisé UNHAS (*United Nations Humanitarian Air Service*), mais

1. In 2008 zal het UNJLC ontbonden worden en vervangen door de "Logistics Cluster", onder toezicht van WFP.

2. De benaming UNHAS zal pas in 2004 geofficialiseerd worden.

1. En 2008, le UNJLC sera dissout et remplacé par le « Cluster logistique », sous la supervision du WFP.

VN structuur wou creëren, werd dit gezamenlijk logistiek coördinatiecentrum als onafhankelijke cel aangehecht bij het WFP. Dit VN agentschap had de meeste ervaring in logistiek vervoer en beschikte reeds over een aantal vliegtuigen om de voedselbevoorrading te verzekeren op diverse plaatsen op onze planeet. Ook onze C-130's hadden reeds uitvoerige steun geleverd aan WFP, vooral in Zuid-Soedan.

De formule werd argwanend bekeken door andere VN agentschappen en NGO's (Niet Gouvernementele Organisaties). De vrees bestond dat WFP in de eerste plaats prioriteit zou geven aan de eigen operaties, en dan pas aan de rest van de humanitaire gemeenschap. Het compromis was dat UNJLC de prioriteiten zou bepalen en bemand worden door een gemengde staf, afkomstig van diverse humanitaire agentschappen, terwijl de WFP aircell die UNHAS beheerde, enkel zou verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de vluchten.

## Mozambique 2000

**WDB.** Een eerste test gebeurde bij de overstromingen in Mozambique, begin 2000. Een gebied zo groot als de helft van België stond onder water. Meerdere landen hadden een totaal van 22 helikopters en een tiental passagiers- en transportvliegtuigen aangeboden om de geïsoleerde bevolking te evacueren en/of te bevoorraden. Er werd een gecentraliseerde managementstructuur opgebouwd onder de auspiciën van de bevoegde Mozambikaanse minister, maar gestuurd door WDB. Het lukte; er werden in totaal niet minder dan 8000 vluchten uitgevoerd over een periode van drie maanden. Bepaalde van die helikoptervluchten waren zeer kort; het volstond om de voedsellading en medische hulp over de rivieren te tillen waarvan de bruggen vernietigd waren. Er waren geen noemenswaardige incidenten. In de beginfase werden meer dan 1500 vluchtelingen letterlijk uit de bomen opgevisst en werden honderdduizenden geïsoleerde inwoners in leven gehouden. Het startsein was gegeven voor een gecentraliseerde logistieke beheersstructuur bij belangrijke natuurrampen.

## Bujh (India) januari 2001

**WDB.** Op 25 januari 2001 wordt het Noordwesten van India getroffen door een zware aardbeving. Het aantal slachtoffers wordt geschat op 20.000, het aantal vernietigde woningen op 300.000. Heel wat landen sturen hulpploegen en goederen ter plaatse; ook de UNJLC ontplooit naar Bujh.

Al spoedig bleek dat luchtvervoer beperkt zou worden tot het binnenvliegen van hulpgoederen naar een militair vliegveld in de omgeving. Lokaal luchtvervoer met helikopters was niet nodig omdat het rampgebied via de weg kon bereikt worden. De lokale autoriteiten wensten de organisatie van de logistieke steun in eigen handen te houden

pour diverses raisons, cette proposition s'est heurtée à beaucoup de résistance dans la phase initiale<sup>2</sup>. Comme on ne voulait créer aucune structure supplémentaire de l'ONU, ce centre conjoint de coordination logistique a été rattaché au WFP en tant que cellule indépendante. Cette agence des Nations Unies avait une grande expérience dans le transport logistique et disposait déjà d'un certain nombre d'avions pour assurer l'approvisionnement alimentaire à divers endroits de notre planète. Nos C-130 avaient déjà apporté un soutien important au WFP, en particulier au Sud-Soudan.

La formule a été perçue avec méfiance par d'autres agences des Nations Unies ainsi que des ONG (Organisations Non Gouvernementales). On craignait que le WFP ne donne d'abord priorité à ses propres opérations, et seulement ensuite au reste de la communauté humanitaire. Le compromis fut que l'UNJLC établirait des priorités et serait doté d'un personnel mixte de diverses agences humanitaires, tandis que la cellule aérienne du WFP qui gérait l'UNHAS ne serait responsable que de l'exécution des vols.

## Mozambique 2000

**WDB.** Un premier test a été effectué lors des inondations au Mozambique au début de l'année 2000. Une zone de la taille de la moitié de la Belgique était inondée. Plusieurs pays ont offert un total de 22 hélicoptères et une douzaine d'avions de transport de fret et de passagers pour évacuer et/ou approvisionner la population isolée. Une structure de gestion centralisée fut mise en place sous les auspices du ministre mozambicain compétent, mais pilotée par WDB. Cela a fonctionné ; au total, pas moins de 8.000 vols ont été opérés sur une période de trois mois. Certains de ces vols en hélicoptère étaient très courts ; il suffisait de passer la cargaison de nourriture et d'aide médicale par-dessus les rivières dont les ponts avaient été détruits. Il n'y a pas eu d'incident notable. Au début, plus de 1.500 réfugiés ont été littéralement repêchés dans les arbres et des centaines de milliers de résidents isolés ont été maintenus en vie. Le signal de départ était donné pour une structure centralisée de gestion logistique en cas de catastrophes naturelles majeures.

## Bujh (Inde) janvier 2001

**WDB.** Le 25 janvier 2001, un tremblement de terre majeur frappe le nord-ouest de l'Inde. Le nombre de victimes est estimé à 20.000, le nombre de maisons détruites à 300.000. De nombreux pays envoient des équipes d'aide et des marchandises sur le terrain ; l'UNJLC se déploie également à Bujh.

Il est vite apparu que le transport aérien se limiterait à transporter des moyens de secours vers un aéroport militaire de la région. Le transport aérien local par hélicoptère n'était pas nécessaire parce que la zone sinistrée pouvait être atteinte par la route. Les autorités locales voulaient

2. L'appellation UNHAS ne sera officialisée qu'en 2004



en hulp van buitenaf werd slechts sporadisch toegelaten. Het UNJLC moest zich dus beperken tot het coördineren, registreren en toewijzen van de inkomende goederen, afkomstig van diverse hulporganisaties, maar had verder geen bevoegdheid bij de verdeling ervan. Deze bevoegdheid werd toegewezen aan een lokale NGO.

De voornaamste les die kon getrokken worden uit deze natuurramp was dat een VN humanitair coördinatie-organisme enkel doeltreffend kan zijn indien de lokale autoriteiten bepaalde bevoegdheden toekenden aan dit organisme en dit in nauwe samenwerking met de lokale management structuren. Echter, bepaalde landen wensen geen interferentie van buitenaf. Dit is en blijft een kritisch punt bij het organiseren van humanitaire hulp bij natuurrampen.

### Kinshasa, september 2001

**WDB.** Het is nog maar eens onrustig in de Democratische Republiek Congo (DRC). De humanitaire werkers van de VN, Rode Kruis en NGO's in Kinshasa hebben ernstige problemen om zich te verplaatsen naar de Kivu streek. De regering heeft alle rechtstreekse vluchten verboden tussen Kinshasa en Goma. Diegenen die zich naar het Oosten van Congo willen verplaatsen moeten eerst een vlucht nemen naar Bangui en van daaruit een occasionele vlucht naar Goma. Een omslachtige en vooral dure onderneming.

Ik word naar Kinshasa gestuurd om een oplossing te vinden. Eerste vaststelling: de UNO is ter plaatse met een vredesmacht en haar vliegtuigen hebben wel degelijk de toelating om te opereren naar Goma. Maar na wat discussies met de verantwoordelijken blijkt dat de militairen niet happig zijn om humanitair personeel mee te nemen; ze vliegen er met twee IL-76 Candid's die absoluut niet uitgerust zijn om passagiers te vervoeren. Ook de humanitaire werkers vliegen liefst niet met "militaire" vliegtuigen. Deze willen zo veel mogelijk hun neutraal imago behouden, hun mensen op het terrein zijn actief langs beide kanten van de rivaliserende partijen.

Er is dus maar één oplossing; een vliegtuig charteren, dat exclusief ten dienste staat van alle humanitaire organisaties, om regelmatige verbindingsvluchten uit te voeren, niet enkel naar Goma, maar ook naar andere, moeilijk bereikbare plaatsen in Congo. De keuze valt op een Beechcraft 1900, een tweemotorige turboprop met een capaciteit van 19 passagiers. Na heel wat lobbyen kan ik voldoende budget vinden om dit vliegtuig gedurende één jaar te charteren; een Zuid-Afrikaanse maatschappij zal de dienst verzekeren.

Er is nog een probleem, er moest absoluut iemand gevonden worden om dit vliegtuig te beheren. Niet simpel; het moest iemand zijn met ervaring in de inzet van vliegtuigen, die vlot Frans en Engels sprak en vooral, vertrouwd was met de Congolese mentaliteit! Inderdaad, uit contacten met UNHCR dat ter plaatse een klein vliegtuigje opereerde om de vluchtelingenkampen in Angola en Congo Brazzaville te

garder bien en main l'organisation du soutien logistique et l'assistance extérieure n'était autorisée que sporadiquement. L'UNJLC a donc dû se limiter à coordonner, enregistrer et allouer le matériel provenant de diverses organisations humanitaires, mais n'avait aucune autre compétence dans sa distribution. Ce pouvoir avait été attribué à une ONG locale.

La principale leçon que l'on pouvait tirer de cette catastrophe naturelle était qu'un organe de coordination humanitaire des Nations Unies n'était efficace que si les autorités locales accordaient certains pouvoirs à cet organisme, et ce en étroite collaboration avec les structures de gestion locales. Toutefois, certains pays ne veulent pas d'ingérence extérieure. C'est et cela reste un point critique dans l'organisation de l'aide humanitaire en cas de catastrophe naturelle.

### Kinshasa, septembre 2001

**WDB.** La République démocratique du Congo (RDC) est une fois de plus instable. Les travailleurs humanitaires de l'ONU, de la Croix-Rouge et des ONG de Kinshasa ont de sérieux problèmes à se rendre dans la région du Kivu. Le gouvernement a interdit tous les vols directs entre Kinshasa et Goma. Ceux qui veulent se déplacer vers l'est du Congo doivent d'abord prendre un vol pour Bangui et de là un vol occasionnel vers Goma. Une entreprise compliquée et surtout coûteuse.

On m'envoie à Kinshasa pour trouver une solution. Première constatation : l'ONU est présente avec une force de maintien de la paix et ses avions sont bien autorisés à opérer vers Goma. Mais après quelques discussions avec les responsables, il s'avère que les militaires ne sont pas trop désireux d'amener du personnel humanitaire ; ils volent avec deux IL-76 Candid qui ne sont absolument pas équipés pour transporter des passagers. Les travailleurs humanitaires préfèrent également ne pas emprunter d'avions « militaires ». Ils veulent maintenir leur image neutre autant que possible, leur personnel sur le terrain étant actif des deux côtés des partis rivaux.

Il n'y a donc qu'une seule solution ; affréter un avion, exclusivement au service de toutes les organisations humanitaires, pour effectuer des vols réguliers de correspondance non seulement vers Goma mais aussi vers d'autres endroits difficiles d'accès au Congo. Le choix se porte sur un Beechcraft 1900, un bimoteur turbopropulseur d'une capacité de 19 passagers. Après beaucoup de lobbying, je peux trouver suffisamment de budget pour affréter cet avion pendant un an ; une société sud-africaine assurera le service.

Un autre problème se pose : il faut absolument trouver quelqu'un pour gérer cet avion. Pas simple ; ce devait être quelqu'un qui avait de l'expérience dans le déploiement d'avions, parlant couramment français et anglais et surtout, connaissant bien la mentalité congolaise ! En effet, des contacts avec l'UNHCR, qui exploitait un petit avion sur place pour desservir les camps de réfugiés en Angola et au

bedienen, bleek dat de UNHCR verantwoordelijke aan de Congolese autoriteiten een maandelijkse 'matabish' moesten betalen om het 'airworthiness certificate' te verlengen. Een praktijk die totaal onaanvaardbaar was voor de inzet van een vliegtuig dat humanitaire diensten aanbiedt. We hadden dus iemand nodig met "haar op de tanden".

Tijdens mijn ervaringen in de 15 Wing had ik wel een aantal mensen leren kennen die zich zeer goed thuis voelden in Congo en de mentaliteit door en door kenden. Maar waren ze beschikbaar?

Na heel wat heen- en weer getelefoneer krijg ik eindelijk iemand aan de lijn die nog in actieve dienst was. Zijn naam was Philippe Martou, een navigator die ik in de 15 Wing had weten toekomen toen ik er korpsoverste was. Philippe was de zoon van Jean Martou, luchtmachtcommandant die reeds dienst gedaan had bij de SAS, jarenlang SATCO was in Florennes, alsook Commandant van het reserve vliegveld Weelde. Philippe had dus de gepaste genen in het bloed.

Ik had hem leren kennen als een vlotte en operationele kerel die zich goed thuis voelde in Afrika en geen probleem had om onder stress te werken. Hij was diegene die met zijn mondharmonica een deuntje speelde en over de radio uitzond, toen de eerste C-130 zich klaarmaakte om een stormlanding uit te voeren bij het ontzetten van de gijzelaars in Kigali in 1994. *To keep the spirits high and confuse the enemy!*

Maar in 2001 was Philippe nog in actieve dienst en hoofd van het luchttransportbureau in de staf van de krijgsmacht. Het was in die periode dat de luchtmacht moest afslanken; benoemingen werden moeilijk en men bood de mensen de gelegenheid om hun actieve dienst te onderbreken en een onbetaald verlof te nemen gedurende een jaar. Tot mijn grote opluchting aanvaardde hij de opdracht en een paar weken later konden we een Primus drinken in de 'Surcouf' in Kinshasa, een gekende pleisterplaats voor de 15 Wing bemanningen in de Congolese hoofdstad. Ik was gerustgesteld, binnen de kortste keren had Philippe zijn eigen website waarop de humanitaire werkers een vlucht konden reserveren. De luchtdienst liep als een trein.

Maar ondanks de goede diensten geraakte het budget een jaar later uitgeput en de gratis passagiersdienst moest voorlopig stopgezet worden. Maar dit was toch een primeur; het was de eerste maal dat de Verenigde Naties luchtvervoer verzekerden voor alle humanitaire werkers die actief waren in de regio. Dit initiatief is de definitieve aanzet van een meer uitgebreid UNHAS concept dat niet enkel zou geactiveerd worden na natuurrampen, maar ook in permanente humanitaire crisistoestanden.

Philippe maakte zich reeds klaar om terug te keren naar de luchtmacht toen in 2002 de behoefte ontstond om een humanitair luchttransportelement op te richten in Kabul. De "Coalition Partners" hadden de Taliban verdreven uit de Afghaanse hoofdstad en de humanitaire organisaties

Congo Brazzaville, il est apparu que le responsable UNHCR auprès des autorités congolaises devait payer un « matabiche » mensuel pour renouveler l'« airworthiness certificate ». Une pratique totalement inacceptable pour l'utilisation d'un avion offrant des services humanitaires. On avait donc besoin de quelqu'un « qui ne s'en laisse pas conter ».

Au cours de mes expériences au 15 Wing, j'ai rencontré un certain nombre de personnes qui se sentaient très à l'aise au Congo et connaissaient parfaitement la mentalité des Congolais. Mais étaient-ils disponibles ?

Après de nombreux appels téléphoniques, je réussis finalement à joindre quelqu'un qui est toujours en service. Il s'appelle Philippe Martou, un navigateur que j'ai connu au 15 Wing lorsque j'y étais chef de corps. Philippe est le fils de Jean Martou, un commandant de la Force Aérienne qui avait déjà servi avec les SAS, avait été SATCO à Florennes pendant de nombreuses années, et était également commandant de l'aérodrome de réserve de Weelde. Philippe a donc les bons gènes dans le sang.

Philippe est un gars très opérationnel qui se sentait très bien en Afrique et n'avait aucun problème à travailler dans des conditions de stress. C'est lui qui a joué un air sur son harmonica et l'a diffusé à la radio pendant que le premier C-130 préparait son « assault landing » pour secourir les otages à Kigali en 1994. *To keep the spirits high and confuse the enemy!*

Mais en 2001, Philippe est toujours en service actif et à la tête du Bureau du transport aérien à l'état-major des forces armées. C'est à cette époque que la FAé doit réduire ses effectifs ; les nominations sont devenues difficiles et les gens ont la possibilité d'interrompre leur service actif et de prendre un congé sans solde pendant un an. À mon grand soulagement, il accepte la mission et quelques semaines plus tard, nous pouvons boire une Primus au « Surcouf » à Kinshasa, un lieu de rencontre bien connu des équipages du 15 Wing dans la capitale congolaise. Je suis rassuré : en un rien de temps, Philippe a son propre site web où les humanitaires peuvent réserver un vol. Le service aérien fonctionne comme une horloge.

Mais malgré la qualité des services, un an plus tard, le budget est épuisé et le service gratuit pour les passagers doit être interrompu temporairement. Il s'agit toutefois d'une primeur, car c'est la première fois que les Nations Unies assurent le transport aérien de tous les travailleurs humanitaires actifs dans la région. Cette initiative est le début définitif d'un concept plus complet de services d'aide humanitaire d'urgence qui ne seraient pas seulement activés après des catastrophes naturelles mais aussi dans des situations de crise humanitaire permanentes.

Philippe se préparait déjà à retourner à la FAé lorsqu'en 2002, le besoin se fait sentir d'établir un élément de transport aérien humanitaire à Kaboul. Les partenaires de la coa-

installeerden zich in een compound in Kabul om van daaruit hulp te bieden in het binnenland. Philippe was de geschikte man, hij installeerde zich in de Afghaanse hoofdstad en begon met de oprichting van een passagiersdienst voor humanitaire werkers. Dit was de start van een briljante loopbaan in de humanitaire wereld.

### Kabul

**WDB.** Ik was reeds in Afghanistan geweest in november 1999, dus nog voor 9/11. Mijn opdracht was een methode te vinden om de 30.000 vluchtelingen in de Pansjer Valley voedsel te bezorgen, eventueel via air drops. Ik herinner mij dat er geen enkele brug nog intact was in het noorden van het land, wat het gebied zeer ontoegankelijk maakte. Het grootste gedeelte van het “wegvervoer” gebeurde met muilezels; inzetbaar in alle terrein met een capaciteit van 70 kg per lastdier.

lition ont chassé les Talibans de la capitale afghane et des organisations humanitaires s'installent dans un complexe à Kaboul pour, à partir de là, fournir de l'aide vers l'intérieur du pays. Philippe est l'homme qu'il faut ; il s'installe dans la capitale afghane et commence à mettre en place un service de transport de passagers pour les travailleurs humanitaires. C'est le début d'une brillante carrière dans le monde humanitaire.

### Kaboul

**WDB.** J'étais déjà allé en Afghanistan en novembre 1999, avant le « 9/11 ». Ma mission consistait à trouver une méthode pour livrer de la nourriture aux 30.000 réfugiés de la vallée de Pansjer, éventuellement par largage aérien. Je me souviens qu'aucun pont n'était intact dans le nord du pays, ce qui rendait la région très inaccessible. La majorité du transport routier était fait par mules ; utilisables en tout terrain avec une capacité de 70 kg par animal.



The graveyard in Kabul. Sweet souvenirs from the Soviet occupation.

**Touf,** ik veronderstel dat de toestand van de wegeninfrastructuur bij uw aankomst in Kabul er niet op verbeterd was. Toen ik er voorbij kwam in 1999 was het vliegveld van Kabul een puinhoop, herinneringen van de oorlog tegen de Sovjet bezetters

**Touf.** In 2002 was de Afghaanse wegeninfrastructuur inderdaad uiterst slecht en daarbij was het wegvervoer zeer onveilig. Het veiligste en meest doeltreffende vervoer was ongetwijfeld het vliegtuig en ik begon direct met een systeem op te zetten om zowel passagiers als cargo (voedsel en materieel) naar alle uithoeken van Afghanistan te vervoeren. Hiervoor hadden we een viertal helikopters, Mi 8's, en een vijftal Beechcraft 1900's beschikbaar. Het vervoer in Afghanistan werd dan mogelijk, maar aangezien er geen commerciële luchtvaart maatschappijen Kabul bereikten,

**Touf,** je suppose que l'état de l'infrastructure routière ne s'était pas amélioré lorsque tu es arrivé à Kaboul. Quand je suis passé par là en 1999, l'aéroport de Kaboul était un foutoir, souvenirs de la guerre contre l'occupant soviétique.

**Touf.** En 2002, l'infrastructure routière afghane est en effet extrêmement mauvaise et le transport routier très peu sûr. Le moyen de transport le plus fiable et le plus efficace était sans nul doute l'avion. Je commence à mettre en place un système pour transporter à la fois les passagers et le fret (nourriture et équipement) dans tous les coins de l'Afghanistan. Pour cela, nous disposons de quatre hélicoptères, des Mi 8, et cinq Beechcraft 1900. Le transport en Afghanistan devint alors possible. Mais comme aucune compagnie aérienne commerciale n'arrivait à Kaboul, nous avons mis en place des vols vers Islamabad au Pakistan au

zetten we gedurende de eerste maanden van 2002 vluchten in naar Islamabad in Pakistan, om zo het VN en NGO personeel in en uit Afghanistan te brengen. Het werd meteen evident dat een ander type toestel dan de B1900 nodig was en we charterden dan een Fokker28 om de vluchten tussen Kabul en Islamabad te verzekeren.

Toen tijdens de zomer van 2002 de twee nucleaire machten, Pakistan en India op de rand van een conflict waren zette ik de F28 in tussen Kabul en Dubai, en verving het vliegtuig later door een B737, die ons meer capaciteit gaf op deze sector.

cours des premiers mois de 2002, pour faire entrer et sortir le personnel des Nations Unies et des ONG d'Afghanistan. Il est immédiatement apparu évident qu'un autre type d'avion que le B1900 était nécessaire et nous avons affrété un Fokker 28 pour assurer les vols entre Kaboul et Islamabad.

Au cours de l'été 2002, lorsque les deux puissances nucléaires, le Pakistan et l'Inde, sont au bord d'un conflit, j'ai utilisé le F28 entre Kaboul et Dubaï, que j'ai ensuite remplacé par un B737, ce qui nous a permis d'augmenter nos capacités dans ce secteur.



Passage between Fayzabad en Talogan in the North of Afghanistan. Trucks are unloaded at one side of the temporary bridge. Goods are placed on pallets and pulled to the other side. Maximum capacity is 1.000 kg but exceptions are made for 4WD vehicles, preferably without drivers behind the wheel!

Het humanitair luchttransport in Afghanistan zal uitgroeien tot een ongekend succes. Het initiatief dat we gestart hebben in 2002 is vandaag nog in volle werking. Vergeten we niet dat er in dit land meer dan 18 miljoen behoeftigen zijn. In 2020 hebben we niet minder dan 18.500 passagiers, veelal humanitaire werkers vervoerd. We bedienen actueel 22 bestemmingen.

Tijdens mijn vier jaren in Kabul ben ik ook ingezet geweest in de 26 december 2004 Tsunami response, alsook in de aardbeving van 08 oktober 2005 in Noord-Pakistan.

### 26 December 2004, Tsunami in de Oost-Indische Oceaan

WDB. Het heeft een paar dagen geduurd vooraleer we een precies beeld hadden van de omvang van deze catastrofe. De eerste berichten van de ernst van deze tsunami kwamen van gekende toeristisch oorden in Thailand en Sri Lanka. Maar het zwaartepunt van de tsunami was langs de noordelijke Westkust van Sumatra. Achteraf zou blijken dat daar niet minder dan 130.000 slachtoffers vielen waarvan ongeveer 100.000 in Banda Aceh, aan de Noordpunt van het eiland.



Chaghcharan 2002 - a typical Afghan runway.

Le transport aérien humanitaire en Afghanistan s'est développé pour devenir un succès sans précédent. L'initiative que nous avons lancée en 2002 est toujours pleinement opérationnelle aujourd'hui. N'oublions pas que ce pays compte plus de 18 millions de personnes dans le besoin. En 2020, nous avons transporté pas moins de 18.500 passagers, essentiellement des travailleurs humanitaires. Nous desservons actuellement 22 destinations.

Pendant mes quatre années à Kaboul, j'ai également participé à la réponse au tsunami du 26 décembre 2004, ainsi qu'au tremblement de terre du 8 octobre 2005 dans le nord du Pakistan.

### 26 décembre 2004, tsunami dans l'Océan Indien oriental

WDB. Il faut quelques jours avant que nous ayons une idée précise de l'ampleur de cette catastrophe. Les premiers rapports sur la gravité du tsunami viennent de destinations touristiques bien connues en Thaïlande et au Sri Lanka. Mais la zone noire du tsunami se trouve le long de la côte nord-ouest de Sumatra. Rétrospectivement, il semblerait que pas

## The UNHAS services in and around Afghanistan



Wegens persoonlijke redenen kon ik niet onmiddellijk naar Indonesië vertrekken, maar ik had een alternatief. Op 28 december had ik een afspraak in Rome met een Zuid-Afrikaanse brigade generaal, ex-korpscommandant van Waterkloof en gewezen Mirage F-1 piloot. Hij was aangeduid om de leiding te nemen van het UNJLC bureau in Khartoem en passeerde in Rome om gebriefd te worden over de situatie in Soedan. Toen ik hem vroeg of hij een ommetje kon maken via Sumatra was hij onmiddellijk akkoord. Een fantastische kerel.

Twee dagen later had hij een bureau naast dit van de Indonesische generaal die belast was met het management van de catastrofe in Banda Aceh. We hadden dagelijks contact, eerst met de satelliet telefoon, later met een inderhaast opgezette internetverbinding. Zoals te merken op de kaart was de weg tussen Banda Aceh en Meulaboh volledig weggespoeld en het was vooral daar dat de meeste hulp nodig was. Banda

moins de 130.000 personnes aient été tuées, dont environ 100.000 à Banda Aceh, à la pointe nord de l'île.

Pour des raisons personnelles, je ne peux pas partir pour l'Indonésie immédiatement, mais j'ai une alternative. Le 28 décembre, j'ai un rendez-vous à Rome avec un général de brigade sud-africain, ancien chef de corps de la base de Waterkloof et ancien pilote de Mirage F-1. Il a été nommé à la tête du bureau de l'UNJLC à Khartoum et est passé par Rome pour être informé de la situation au Soudan. Lorsque je lui demande s'il peut faire un détour par Sumatra, il accepte immédiatement. Un type fantastique.

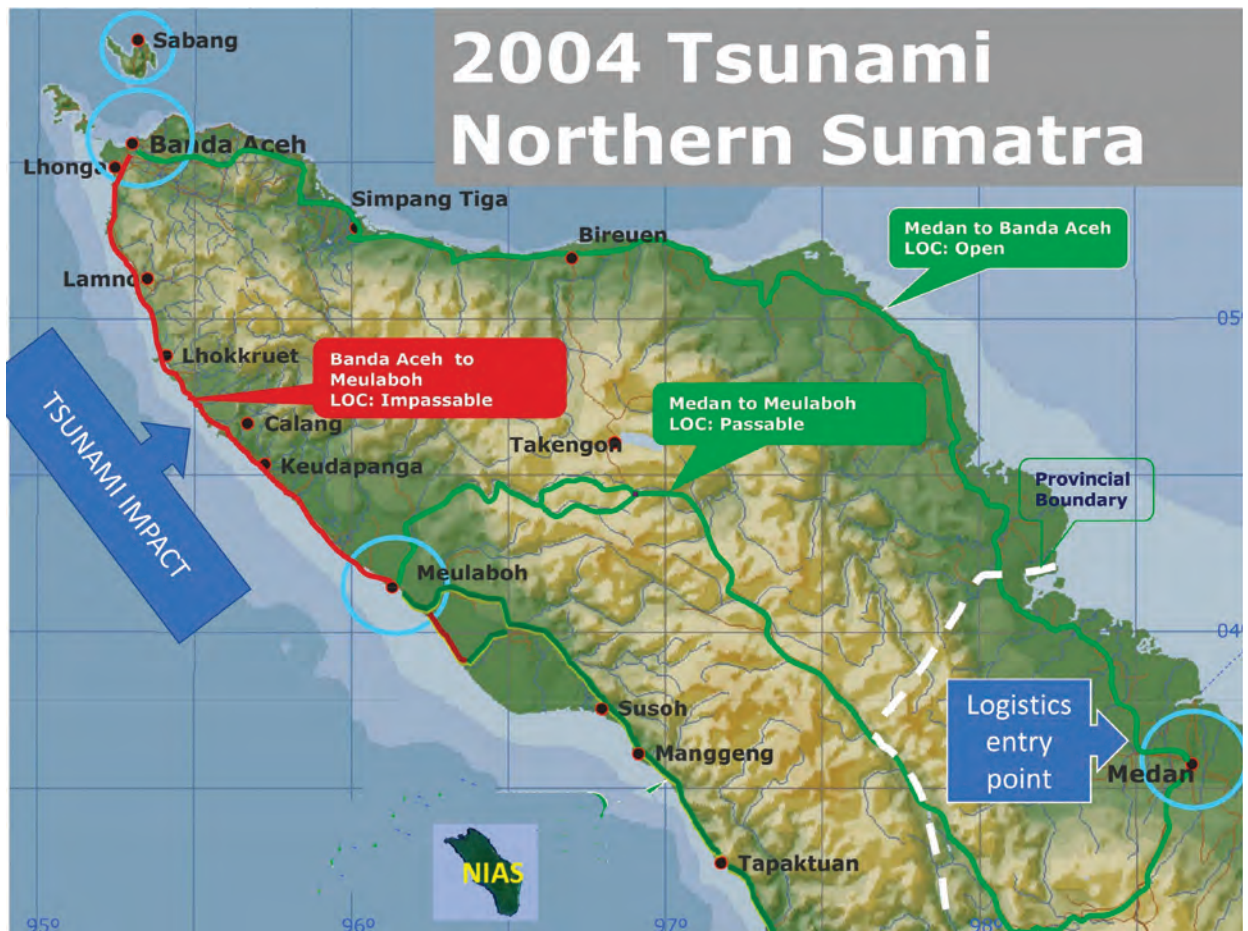
Deux jours plus tard, il a un bureau à côté de celui du général indonésien qui est chargé de la gestion de la catastrophe à Banda Aceh. Nous sommes en contact quotidien, d'abord avec le téléphone satellitaire, puis avec une connexion internet établie à la hâte. Comme vous pouvez le voir

## UNHAS

Aceh kon bevoorrad worden via Medan, de belangrijkste toegangshaven van Sumatra die geen schade had geleden door de Tsunami. De haven van Banda Aceh was onbruikbaar. De route van Medan naar Meulaboh was onveilig en nam twee dagen in beslag. Helikoptervluchten van Medan naar Meulaboh waren riskant wegens onzekere weersomstandigheden in dit vulkanen-gebied en hulpvoertuigen die het langs de weg waagden moesten geëscorteerd worden door militairen. De meest doeltreffende manier om dringende hulp naar Meulaboh te brengen was de inzet van helikopters vanuit Banda Aceh.

Reeds vanaf het begin van de catastrofe werden vier helikopters met een AN 124 naar Maleisië gevlogen maar een VN autoriteit had beslist dat die in het wit moesten geschilderd

sur la carte, la route entre Banda Aceh et Meulaboh a été complètement emportée par les eaux, et c'est là que l'aide est la plus nécessaire. Banda Aceh a pu être approvisionnée via Medan, le principal port d'entrée de Sumatra qui n'a pas subi de dommages du tsunami. Le port de Banda Aceh est inutilisable. Le trajet par la route de Medan à Meulaboh n'est pas sûr et prend deux jours. Les vols en hélicoptère de Medan à Meulaboh sont risqués en raison des conditions météorologiques incertaines dans cette région volcanique, et les véhicules de secours s'aventurant sur la route doivent être escortés par des militaires. Le moyen le plus efficace d'apporter une aide urgente à Meulaboh est d'utiliser des hélicoptères à partir de Banda Aceh.



worden. Hierdoor werd kostbare tijd verloren, maar eens ter plaatse in Banda Aceh hebben die zeer nuttig werk geleverd.

Ondertussen werd het zeer moeilijk binnen te geraken in Medan en Banda Aceh, twee cruciale bottlenecks. Heel wat hulpteams en goederen, waaronder het Belgische BeFast team zaten vast in Maleisië. Die konden slechts druppels-gewijs een slottijd krijgen zowel op de vliegvelden van Banda Aceh als Medan.

We zijn er toch in geslaagd een refuelling station met bladder tanks, van RAF afkomst, te installeren in Meulaboh. De brandstoftoevoer gebeurde met een hovercraft vanuit de

Dès le début de la catastrophe, quatre hélicoptères sont transportés en Malaisie par un An-124, mais une autorité de l'ONU a décidé qu'ils devaient être peints en blanc. Avec comme conséquence qu'un temps précieux est perdu ; mais une fois sur le terrain à Banda Aceh, ils font un travail très utile.

Entre-temps, il est devenu très difficile d'entrer à Medan et à Banda Aceh, deux goulots d'étranglement cruciaux. De nombreuses équipes de secours, dont l'équipe belge B-Fast, et des marchandises sont bloquées en Malaisie. Ils n'obtiennent qu'au compte-gouttes un créneau horaire aussi bien pour l'aéroport de Banda Aceh que celui de Medan.



Hovercraft resupplying the refuelling station in Meulaboh.

zee. Dit station was zeer nuttig omdat de helikopters met minder brandstof konden vertrekken uit Banda Aceh en meer nuttige lading konden meenemen. Het zou een paar maanden later waardevolle diensten bewijzen voor de steun na de aardbeving van 28 maart 2005, die vooral het eiland Nias had getroffen (1.000 slachtoffers).

**Touf.** Geloof het of niet, op de dag van de Tsunami was ik in... Sri Lanka. Na een zeer actief jaar in Kabul had mijn echtgenote beslist om verlof te nemen op een plaats waar we nog nooit geweest waren. Liefst niet te ver van Afghanistan, maar dan in een toeristisch en veilig oord. We waren pas aangekomen en waren nog in Colombo, de hoofdstad, toen we vernamen dat de Oostkust overspoeld werd door een Tsunami. Later zouden we vernemen dat het dodental opliep tot meer dan 30.000. Dit was dus zeer ernstig en ik kon het niet nalaten om mij te gaan aanmelden bij de het WFP country office.

Paniek alom. Die mensen hadden niet de minste ervaring in emergency response en ik heb mijn best gedaan om hen de principes van crisis management bij te brengen. Ik heb het een paar dagen zeer druk gehad, tot mijn echtgenote op de deur kwam kloppen; "we zijn in verlof... dit is ons enig jaarlijks verlof"!

Ze had gelijk, mijn inbreng zou het verschil niet maken. We zijn nog enige dagen langs de Westkust gebleven en hebben een aantal dagen toch kunnen genieten van het mild tropisch zeeklimaat.

Terug in Kabul vernam ik dat ze op mij rekenden om naar Sumatra te vertrekken om diegenen die er de vliegtuigen en helikopters beheerden te gaan aflossen. Het heeft nog een zestal weken geduurd maar uiteindelijk ben ik dan toch vertrokken, eerst naar het WFP crisis centrum in Jakarta, nadien in Banda Aceh, en uiteindelijk in Meulaboh. Dank zij het fuel station met bladder tanks hebben we daar een aantal helikopters en een Twin Otter permanent kunnen ontplooiën om hulp te verlenen aan het door een aardbeving getroffen eiland Nias.

De luchtoperaties met de helikopters was moeilijk op gang gekomen maar toen ik er was liep alles gesmeerd. De les die we getrokken hebben uit de Tsunami response was dat we een systeem moesten op punt stellen om een helikopter



Service vehicle in Meulaboh (helicopter transportable).

Nous avons tout de même réussi à installer à Meulaboh, une station de ravitaillement avec des bladder tanks provenant de la RAF. Le carburant était acheminé par un aéroglisseur depuis la mer. Cette station était très utile car les hélicoptères pouvaient quitter Banda Aceh avec moins de carburant et ainsi transporter plus de charge utile. Elle rendra aussi de précieux services quelques mois plus tard pour le soutien après le tremblement de terre du 28 mars 2005, qui a particulièrement touché l'île de Nias (1.000 victimes).

**Touf.** Croyez-le ou non, le jour du tsunami, j'étais au... Sri Lanka. Après une année très active à Kaboul, ma femme décide de prendre des vacances dans un endroit où nous n'étions jamais allés auparavant. De préférence pas trop loin de l'Afghanistan, mais dans un endroit touristique et sûr. Nous venons à peine d'arriver et sommes encore à Colombo, la capitale, lorsque nous apprenons que la côte est submergée par un tsunami. Plus tard, nous apprendrons que le nombre de morts a dépassé les 30.000. C'était donc très grave, et je ne peux m'empêcher d'aller me présenter au bureau national du WFP.

La panique règne partout. Ces gens n'ont pas la moindre expérience en matière d'intervention d'urgence et je fais de mon mieux pour leur apprendre les principes de la gestion de crise. Je suis très occupé pendant quelques jours, jusqu'à ce que ma femme vienne frapper à la porte : « nous sommes en vacances... c'est notre seul congé annuel » !

Elle a raison, ma contribution ne fera pas la différence. Nous restons quelques jours le long de la côte ouest et profitons du doux climat maritime tropical.

De retour à Kaboul, j'apprends qu'ils comptent sur moi pour aller relever à Sumatra ceux qui y gèrent les avions et les hélicoptères. Ça me prend encore six semaines, mais finalement je pars. D'abord au centre de crise du WFP à Jakarta, puis à Banda Aceh, et enfin à Meulaboh. Grâce à la station de ravitaillement en carburant équipée de réservoirs souples, nous pouvons déployer en permanence un certain nombre d'hélicoptères et un Twin Otter pour porter assistance à l'île de Nias, touchée par le tremblement de terre.

Le démarrage des opérations aériennes avec les hélicoptères a été difficile, mais pendant ma présence, tout s'est bien passé. La leçon que nous avons tirée de la réponse au tsunami



A boat in the middle of the town Banda Aceh.

reserve te hebben die zeer vlug kon getriggerd worden bij een natuurramp. Enige jaren later zal ik aangesteld worden om de WFP Rapid Response procedures bij te sturen.

**WDB.** Ik ben in maart/april 2005 nog naar Sumatra geweest voor een evaluatie. Sommige indrukken blijven me in het geheugen geprint.

Banda Aceh en Meulaboh waren een enorme puinhoop. In het midden van Banda Aceh was een boot aangespoeld – die boot is er vandaag nog en is gepromoveerd tot monument. Aandoenlijk was een enorme tumulus tussen het vliegveld en de stad. Een heuvel van verse aarde van ongeveer 10 meter hoog en 100 meter lang waaronder ongeveer 40.000 slachtoffers in een massagraf begraven lagen. Toch even doorslikken...

Wat mij ook is opgevallen; de mensen bleven vriendelijk en joviaal en dit ondanks de dodelijke impact van de opeenvolgende catastrofes. De meesten waren kennissen en/of familieleden verloren tijdens één van de rampen, sommige waren have en goed kwijt. Maar ze leken dit te aanvaarden. Geen gezeur over morele bijstand of psychiatrische hulp, het was de wil van Allah – Inshallah.

N.V.D.R.

In onze volgend magazine volgen we Philippe naar de aardbevingen in Pakistan (2005) en Haiti (2008) en de cycloon in Myanmar (2008).



Pumas and Mi 8's in support of the Tsunami victims.



The Twin Otter and a Mi 8 in support of the Nias earthquake.

est que nous devons mettre en place un système afin de disposer d'une réserve d'hélicoptères pouvant être mise en œuvre très rapidement en cas de catastrophe naturelle. Quelques années plus tard, je serai chargé d'adapter les procédures d'intervention rapide du WFP.

**WDB.** Je suis allé à Sumatra en mars/avril 2005 pour une évaluation. Certaines impressions restent gravées dans ma mémoire.

Banda Aceh et Meulaboh étaient en ruine. Au milieu de Banda Aceh, un bateau s'était échoué – ce bateau est toujours là aujourd'hui et a été promu au rang de monument. Un énorme tumulus, entre l'aéroport et la ville m'a marqué. Un monticule de terre fraîche, d'environ 10 mètres de haut et 100 mètres de long, sous lequel, dans une fosse commune, quelque 40.000 victimes sont enterrées. Très émouvant...

Ce qui m'a aussi frappé, c'est que les gens sont restés amicaux et joviaux, et ce malgré l'impact mortel des catastrophes successives. La plupart d'entre eux avaient perdu des connaissances et/ou des membres de leur famille lors d'une des catastrophes, certains avaient perdu leurs maisons et leurs biens. Mais ils semblaient l'accepter. Pas de jérémiades sur le soutien moral ou l'aide psychiatrique, c'était la volonté d'Allah – InchAllah !

N.D.L.R

Dans notre prochain magazine, nous suivrons Philippe lors des tremblements de terre au Pakistan (2005) et en Haïti (2008) et du cyclone en Birmanie (2008).



A good boost for the morale.