



# United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS)



**Wilfried De Brouwer (WDB) & Philippe Martou (Touf)**

Traduction : André Perrad

## DEEL 2 Inleiding

In ons vorig magazine hebben we een kort overzicht gegeven van de oprichting van twee diensten in de Verenigde Naties (VN) met als belangrijkste taak het coördineren en leveren van logistieke steun aan humanitaire organisaties die actief zijn in rampgebieden. De eerste was het UNJLC (*United Nations Joint Logistics Centre*), met stafleden van de drie belangrijkste humanitaire agent-schappen van de VN: WFP, UNHCR en UNICEF. Het voor-naamste instrument van dit UNJLC was UNHAS (*United Nations Humanitarian Air Service*) een luchtdienst die bij grote rampen ter beschikking gesteld werd van alle humanitaire actoren, dus ook van NGO's (Niet-Gouverne-

## 2<sup>e</sup> PARTIE Introduction

Dans notre magazine précédent, nous avons évoqué brièvement la création de deux services au sein de l'Organisation des Nations Unies (ONU) ayant pour tâche principale de coordonner et de fournir un soutien logistique aux organisations humanitaires opérant dans les zones sinistrées. Le premier est l'UNJLC (*United Nations Joint Logistics Centre*), avec le personnel des trois principales agences humanitaires des Nations Unies : WFP, UNHCR et UNICEF. Le principal instrument de cet UNJLC s'appelle l'UNHAS (*United Nations Humanitarian Air Service*), un service aérien mis à la disposition de tous les acteurs humanitaires, y compris les ONG (Organisations

## UNHAS

mentele Organisaties). UNHAS werd gebouwd op de bestaande structuur van de *WFP Air Service*, die reeds actief was bij de voedsel-verdeling in diverse crisisgebieden.

De eerste gecoördineerde tussenkomsten gebeurden bij natuurrampen, meer bepaald in Mozambique 2000 (overstroming), India 2001 (aardbeving) en Indonesië 2004 (tsunami).

Maar er was ook nood aan een gezamenlijk luchttransportcapaciteit in permanente crisissituaties. Een voorbeeld was de oprichting van een luchttransportdienst in Kabul, na de invasie van de coalitietroepen in 2003. Zoals beschreven in Deel 1 werd Philippe Martou (Touf) gedurende meerdere jaren belast met het management van deze luchtdienst. Zijn verblijf werd tijdelijk onderbroken wanneer hij naar de Tsunami apocalyps in Sumatra gestuurd werd, maar in juni 2005 keerde hij terug naar Kabul om de humanitaire vluchten boven Afghanistan en omgeving te beheren.

Ondertussen noteren we nog heel wat ellende op andere plaatsen in deze wereld. Hieronder een paar voorbeelden.

### Andere “hot spots”

**Soedan** is wellicht het land waar de meeste voedsel-droppings gebeurden over de laatste dertig jaar. Reeds op het einde van de jaren '80 voerden onder andere C-130's van de Luchtmacht (BAF) vanuit Khartoem voedselvluchten uit naar het zuiden van het land. Maar, wegens het steeds erger wordend conflict tussen Noord- en Zuid-Soedan zag de humanitaire wereld zich verplicht om de uitgangsbasis te verplaatsen naar Noord-Kenya. Een *field strip*, met name Lokichoggio, werd herbouwd om vliegtuigen zoals de C-130 te laten opereren. Deze hadden de capaciteit om per vlucht 16 ton voedsel te droppen in het zuiden van Soedan. Meerdere C-130's waaronder één BAF, werden er gestationeerd.

Non Gouvernementales) en cas de catastrophes majeures. L'UNHAS s'est fondé sur la structure existante du *WFP Air Service*, qui était déjà actif dans la distribution de vivres dans diverses zones de crise.

Les premières interventions coordonnées ont lieu lors de catastrophes naturelles, en particulier au Mozambique en 2000 (inondations), en Inde en 2001 (tremblement de terre) et en Indonésie en 2004 (tsunami).

Mais il faut aussi une capacité commune de transport aérien dans les situations de crise permanente. La création d'un service de transport aérien à Kaboul, à la suite de l'invasion des forces de la coalition en 2003, en est un exemple. Tel que décrit dans la Partie 1, Philippe Martou (Touf) a été chargé de la gestion de ce service aérien pendant plusieurs années. Son séjour est temporairement interrompu lorsqu'il est envoyé vers l'apocalypse du tsunami à Sumatra, mais en juin 2005, il revient à Kaboul pour gérer les vols humanitaires au-dessus de l'Afghanistan et environs.

Entretemps, nous enregistrons beaucoup de misère dans d'autres coins de ce monde ; en voici quelques exemples.

### Autres « points chauds »

Le **Soudan** est sans doute le pays où ont eu lieu le plus grand nombre de largages de nourriture ces trente dernières années. Déjà à la fin des années 1980, les C-130 de la Force Aérienne (BAF) effectuaient, entre autres, des vols de ravitaillement depuis Khartoum vers le sud du pays. Cependant, en raison de l'aggravation du conflit entre les Nord- et Sud-Soudan, le monde humanitaire s'est vu obligé de déplacer la base de départ vers le nord du Kenya. Un *field strip*, nommé Lokichoggio, a été réaménagé pour permettre à des avions tels que les C-130 de pouvoir opérer. Ceux-ci avaient la capacité de larguer 16 tonnes de nourriture par



Sudan, July 1985.

The C-130H CH-07 unloading humanitarian cargo at El Fasher, an airfield at 1h40 flying West of Khartoum.  
© D. Waelkens.



## UNHAS

Maar, alsof dit nog niet genoeg was ontstaat er een conflict in Darfur, in het Westen van Soedan. Wegens de bestendige verloochening en discriminatie de niet-Arabische bevolking nemen twee rebellengroepen er vanaf 2003 de wapens op tegen de regering van Khartoem. Het leger van Soedan, dat de handen vol heeft met het zuiden van het land, huurt gewapende groepen in om deze rebellie te stoppen. Deze Janjaweed militias zijn zeer gewelddadig, ze verwoesten systematisch de niet-Arabische dorpen in Darfur. Het resultaat is een ware genocide; 200.000 doden en miljoenen vluchtelingen. Meer dan 100.000 Darfuri steken de grens met buurland Tsjaad over. Ook het leger van Tsjaad raakt bij de gevechten met de Janjaweed betrokken. De levensomstandigheden van de vluchtelingen zijn onmenselijk. Alle humanitaire organisaties zijn er vertegenwoordigd en zowel UNJLC als UNHAS worden ingezet om de logistieke steun te coördineren. UNJLC heeft een vertegenwoordiging, zowel in Khartoem als in Darfur. Ook Frank Warnier, ex-luchtmachtkolonel en ex-defensie attaché in Nairobi, zal er drie maanden doorbrengen als UNJLC vertegenwoordiger. UNHAS opereert vanuit Khartoem; naast een aantal Antonov 12 toestellen zal ook een Belgische C-130 gedurende een maand steun verlenen aan deze humanitaire operatie.

vol dans le sud du Soudan. Plusieurs C-130, dont un BAF, y étaient stationnés.

Mais, comme si cela ne suffisait pas, un conflit surgit au Darfour, dans l'ouest du Soudan. En raison du déni persistant et de la discrimination de la population non arabe, deux groupes rebelles prennent dès 2003 les armes contre le gouvernement de Khartoum. L'armée soudanaise, qui a fort à faire dans le sud du pays, recrute des groupes armés pour arrêter la rébellion. Ces milices janjawid sont très violentes, elles détruisent systématiquement les villages non arabes du Darfour. Il en résulte un véritable génocide ; 200.000 morts et des millions de réfugiés. Plus de 100.000 Darfouris traversent la frontière vers le Tchad voisin. L'armée tchadienne est également impliquée dans les combats avec les Janjawid. Les conditions de vie des réfugiés sont inhumaines. Toutes les organisations humanitaires y sont représentées et aussi bien l'UNJLC que l'UNHAS sont déployées pour coordonner le soutien logistique. L'UNJLC a une représentation, tant à Khartoum qu'au Darfour. Frank Warnier, ancien colonel de la Force Aérienne et ancien attaché de défense à Nairobi, y passera également trois mois en tant que représentant de l'UNJLC. L'UNHAS opère à partir de Khartoum ; en plus d'un certain nombre d'avions



During several years, the European Union sponsored food drops with a Belgian C-130, departing from Lokichoggio. The Belgian crews were proudly wearing a nicely designed T-shirt, mentioning the different destinations in South Sudan.



Refugee camp in Chad.

Ondanks de latere aanwezigheid van een VN Peacekeeping contingent gedurende 13 jaren, is de rust er vandaag nog steeds niet volledig teruggekeerd. Zoals we in Deel 3 zullen bespreken zal ook Philippe Martou naar Darfur gestuurd worden, niet enkel om het luchttransport te beheren, maar als *WFP Deputy Country Director* om de voedselvoorrading te organiseren.

## Gulf War 2

Georges W. Bush was erop gebrand om het initiatief van zijn vader Bush Sr. af te werken. Deze had in 1990 de troepen van Saddam Hussein uit Koeweit verdreven, maar was niet verder gegaan dan het bevrijden van de Oliestaat. Bush Jr. wou Saddam definitief uit het zadel lichten maar had geen bijval om een VN-mandaat te verkrijgen. Toch kreeg hij de steun van Groot-Brittannië, Australië en Polen.

**WDB.** De operatie was voorspelbaar en ik werd op 17 maart 2003, drie dagen voor de invasie, naar Koeweit uitgenodigd, samen met de UNHAS-vliegveiligheidsofficier. We hebben er de *safe passage procedures* van humanitaire vliegtuigen met de Amerikanen grondig besproken. Het werd duidelijk dat de VS erop stonden om zo weinig mogelijk *collateral damage* aan te richten en om de *hearts and minds* van de Iraakse bevolking te veroveren. Ze waren dus ten volle bereid om humanitaire vluchten toe te laten en te steunen om op een veilige en doeltreffende manier te opereren.

Nog voor de invasie werd een UNJLC en UNHAS contingent naar Larnaca (Cyprus) ontplooid. De eerste vluchten gingen

Antonov 12, un C-130 belge soutiendra également cette opération humanitaire pendant un mois.

Malgré la présence ultérieure d'un contingent Peacekeeping de l'ONU pendant 13 ans, la paix n'y est toujours pas totalement revenue aujourd'hui. Comme nous en parlerons dans la Partie 3, Philippe Martou sera également envoyé au Darfour, non seulement pour gérer le transport aérien, mais aussi en tant que *WFP Deputy Country Director* pour organiser les approvisionnements alimentaires.

## Guerre du Golfe 2

Georges W. Bush est impatient de terminer l'initiative de son père Bush Sr. Celui-ci a chassé les troupes de Saddam Hussein du Koweït en 1990, mais n'est pas allé au-delà de la libération de l'État pétrolier. Bush Jr. veut détrôner définitivement Saddam mais n'a aucune approbation pour obtenir un mandat de l'ONU. Pourtant, il reçoit le soutien de la Grande-Bretagne, de l'Australie et de la Pologne.

**WDB.** L'opération était prévisible et je suis invité au Koweït le 17 mars 2003, trois jours avant l'invasion, avec l'agent de sécurité aérienne de l'UNHAS. Nous discutons en profondeur avec les Américains des *safe passage procedures* pour les avions humanitaires. Il est évident que les États-Unis insistent pour faire le moins de dégâts collatéraux possible et pour conquérir les *hearts and minds* du peuple irakien. Ils sont donc tout à fait disposés à autoriser et à appuyer les vols humanitaires afin d'opérer de manière sûre et efficace.

Déjà avant l'invasion, un contingent de l'UNJLC et de l'UNHAS a été déployé à Larnaca (Chypre). Les premiers vols

The first aircraft with humanitarian aid to land in Iraq at the end of Gulf War 2, was a BAF C-130.





richting Amman (Jordanië) en waren bedoeld om de humanitaire werkers ter plaatse te brengen. Eens de bal aan het rollen, en toen Saddam Hussein op de vlucht was, verhuisde het humanitair VN contingent in zijn geheel naar Amman, om zich later te vestigen in Bagdad. UNHAS bleef opereren vanuit Amman.

De verhuis naar Bagdad is faliekant afgelopen. Op 19 augustus 2003 werd het VN hoofdkwartier het doelwit van een zelfmoordaanval. Er waren 22 slachtoffers waaronder Sergio Vieira de Mello, de Speciale Vertegenwoordiger van de VN Secretaris Generaal. Twee leden van onze UNJLC-staf werden gewond door rondvliegende glasscherven. Het VN hoofdkwartier zag zich verplicht om terug te plooiën naar Amman.

Er was echter nog een probleem. De VS waren verantwoordelijk voor de beveiliging van het luchtruim en volgens hun informatie beschikten de Saddam aanhangers nog over MANPADS. In het beginstadium lieten de VS enkel vliegtuigen toe die over een beschermingssysteem tegen infrarood-raketten beschikten. Aldus hebben we opnieuw beroep gedaan op de BAF die een degelijk uitgeruste C-130 ter beschikking heeft gesteld. Het eerste vliegtuig met humanitaire hulp dat landde in het "bevrijde" Irak, in Erbil, was dus... een Belgische C-130.

Ook de Nederlandse Luchtmacht liet zich niet onbetuigd. Uitgerust met de nodige beschermingsmiddelen stelde de KLu een Fokker F27 ter beschikking voor het passagiersvervoer.

Tot mijn consternatie heb ik later in een Belgische krant moeten lezen dat de BAF C-130's geen bescherming genoten tijdens deze vluchten.

*Fake News!* Tijdens onze coördinatievergadering in Koeweit werd dit in detail besproken. Toen ik de vraag stelde aangaande de beschikbare reddingsmiddelen kreeg ik als antwoord: "*You will be covered by the most sophisticated rescue system in the world*". Inderdaad, de Amerikanen hadden hun lesje geleerd in Vietnam; ze vlogen niet meer boven vijandelijk gebied zonder te beschikken over nodige reddingsmiddelen.

Humanitaire vluchten moesten daags tevoren aangevraagd worden; er werd een *slot time* toegekend en de vluchten werden volledig geïntegreerd in het USAF operatieplan. Elke vlucht werd op de voet gevolgd door een AWACS; top cover was aanwezig, maar onzichtbaar, en een reddingsteam was permanent klaar om op te stijgen in geval van nood.

Typisch voor bepaalde Belgische media; sensatiezucht, gebaseerd op halfslachtige informatie, maar geen woord van waardering voor diegenen die een inspanning doen om noodlijdenden te helpen.

---

1. MANPADS: Man Portable Air Defence System. Draagbare grondlucht raket die vanaf de schouder kan afgevuurd worden.

furent à destination d'Amman (Jordanie), dans le but d'y amener les travailleurs humanitaires. Une fois l'opération lancée et Saddam Hussein en fuite, le contingent humanitaire de l'ONU a déménagé dans son intégralité à Amman, pour ensuite s'installer à Bagdad. L'UNHAS a continué d'opérer à partir d'Amman.

Le déménagement à Bagdad a mal tourné. Le 19 août 2003, le siège de l'ONU fut la cible d'un attentat-suicide. Il y a eu 22 victimes, dont Sergio Vieira de Mello, le Représentant Spécial du Secrétaire Général des Nations Unies. Deux membres du personnel de l'UNJLC sont blessés par des éclats de verre volants. Le siège de l'ONU est contraint de se replier sur Amman.

Cependant, il y a un autre problème. Les États-Unis sont responsables de la sécurité de l'espace aérien et, selon leurs informations, les partisans de Saddam disposent toujours de MANPADS<sup>1</sup>. Au début, les États-Unis n'autorisent que les avions disposant d'un système de protection contre les missiles infrarouges. C'est ainsi que nous avons une fois de plus fait appel à la BAF, qui a mis à disposition un C-130 correctement équipé. Et donc, le premier avion avec de l'aide humanitaire à atterrir en Irak « libéré », à Erbil, était... un C-130 belge.

L'armée de l'air néerlandaise s'est également proposée. Équipé du matériel de protection nécessaire, un Fokker F27 est mis à disposition par la KLu pour le transport de passagers.

Plus tard, j'ai été consterné de lire dans un journal belge que les C-130 de la BAF ne bénéficiaient d'aucune protection pendant ces vols.

*Fake News!* Cette question a été examinée en détail lors de notre réunion de coordination au Koweït. Lorsque j'ai posé la question sur l'équipement de sauvetage disponible, on m'a répondu : « *You will be covered by the most sophisticated rescue system in the world* ». En effet, les Américains avaient retenu la leçon du Vietnam ; ils ne survolaient plus le territoire ennemi sans disposer des moyens de sauvetage nécessaire.

Les vols humanitaires doivent être demandés la veille ; un créneau horaire leur est accordé et les vols sont entièrement intégrés dans le plan d'opérations de l'USAF. Chaque vol est suivi de près par un AWACS ; la couverture supérieure est présente, mais invisible, et une équipe de secours se tient en permanence prête à décoller, en cas d'urgence.

C'est typique pour certains médias belges ; sensationnalisme, basé sur des informations fragmentaires, mais pas un mot d'éloge pour ceux qui font l'effort d'aider ceux qui sont en détresse.

---

1. MANPADS : Man Portable Air Defence System. Missile sol-air portable qui peut être tiré à l'épaulé.

## Liberia

Liberia is het Afrikaans troetelkind van de Verenigde Staten. Het is het enige land van dit continent dat nooit gekolonialiseerd werd; wat niet betekent dat het daar beter leven is. Einde jaren '80 eiste een eerste burgeroorlog 250.000 levens. Deze bracht uiteindelijk Charles Taylor aan de macht, een ex *warlord* die in 1997 na pienter georkestreerde 'democratische' verkiezingen als president werd verkozen. Dit bleek geen goede keuze. Taylor behield zijn vroegere stijl; Liberia werd een parialand, befaamd voor algemene corruptie en het verhandelen van *blood diamonds*. Dit leidde tot rebellie en een tweede burgeroorlog.

Een VN peacekeeping contingent werd ontplooid in 2003. Op aandringen van de VS nam Taylor ontslag en ging in exil naar Nigeria. In Liberia heerste totale chaos.

UNJLC ontplooidde naar Monrovia en UNHAS charterde een paar helikopters. Maar de brandstofverdeling was in de handen van de lokale maffiosi en dat was een ernstige handicap voor de verplaatsing van de humanitaire hulpverlening. Tot we op het idee kwamen om een vrachtschip te huren dat werkloos in de haven lag. We konden er een paar burelen installeren en de brandstoftanks werden gevuld met kerosine, diesel en benzine. Het schip werd een bevoorradingspunt voor alle humanitaire organisaties.

De toestand is er geleidelijk gestabiliseerd en op termijn werd Taylor in 2013 door het internationaal gerechtshof van den Haag veroordeeld als oorlogsmisdadiger.

Bovenvermelde voorbeelden betekenden niet dat het in andere landen koek en ei was. Het Oostelijk deel van Congo was en bleef in totale chaos, Somalia was blijvend onstabiel, Eritrea was onafhankelijk van Ethiopië maar leed nog steeds aan voedseltekort. Er stond dus nog heel wat op de humanitaire agenda, maar vooral de UNHAS-formule, het gezamenlijk humanitair luchtvervoer, werd stilaan een onmisbare steun voor alle humanitaire organisaties.

Laat ons terugkeren naar Kabul waar Philippe Martou rustig kon werken aan de opbouw van het humanitair netwerk in Afghanistan en omgeving. Rustig...? Af en toe gebeurde er wel ergens in de buurt een zelfmoordaanslag, maar het vliegveld en de VN compound in Kabul waren goed beveiligd. Terloops, het waren Belgische grondtroepen die de beveiliging van het vliegveld verzekerden en dit gebeurde zonder enige noemenswaardige incidenten. Maar de dagelijkse routine van *Touf* werd er onderbroken door... een aardbeving.

## Pakistan 2005

Op 8 oktober 2005, minder dan een jaar na de tsunami catastrofe, beeft de aarde opnieuw, ditmaal in de Himalaya regio van Kashmir. Het epicentrum ligt een tiental kilometer

## Libéria

Le Libéria est le pays africain préféré des États-Unis. C'est le seul pays de ce continent qui n'a jamais été colonisé ; ce qui ne veut pas dire que la vie est meilleure là-bas. À la fin des années 1980, une première guerre civile a fait 250.000 morts. Elle a finalement porté Charles Taylor au pouvoir, un ancien chef de guerre qui a été élu président en 1997 après des élections « démocratiques » savamment orchestrées. Cela semble ne pas avoir été un bon choix. Taylor a conservé son ancien style ; le Libéria est devenu un pays paria, réputé pour sa corruption générale et son trafic de *blood diamonds*. Cela a conduit à la rébellion et à une seconde guerre civile.

Un contingent peacekeeping de l'ONU y est déployé en 2003. À la demande pressante des États-Unis, Taylor démissionne et se rend au Nigeria en exil. Au Libéria, le chaos est total.

L'UNJLC est déployé à Monrovia et l'UNHAS affrète quelques hélicoptères. Mais la distribution de carburant est entre les mains des mafiosi locaux et cela constitue un sérieux handicap pour la relocalisation de l'aide humanitaire. Jusqu'à ce que nous ayons l'idée de louer un cargo qui est au chômage dans le port. Nous y installons quelques bureaux et les réservoirs de carburant sont remplis de kérosène, de diesel et d'essence. Le navire devient un point de ravitaillement pour toutes les organisations humanitaires.

La situation se stabilise progressivement et en 2013 Taylor est finalement condamné comme criminel de guerre par la Cour internationale de justice de La Haye.

Les exemples ci-dessus ne signifient pas que tout va pour le mieux dans d'autres pays. La partie orientale du Congo était et reste dans le chaos total, la Somalie est en permanence instable, l'Érythrée indépendante de l'Éthiopie souffre toujours de pénuries alimentaires. L'agenda humanitaire est donc encore bien rempli, mais la formule de l'UNHAS en particulier, le transport aérien humanitaire commun, est progressivement devenu un soutien indispensable pour toutes les organisations humanitaires.

Revenons à Kaboul où Philippe Martou peut se consacrer tranquillement à la construction du réseau humanitaire en Afghanistan et dans ses environs. Tranquillement...? Il arrive qu'un attentat suicide se produise quelque part à proximité, mais l'aéroport et le complexe de l'ONU à Kaboul sont bien sécurisés. Soit dit en passant, ce sont les troupes terrestres belges qui assurent la sécurité de l'aéroport et cela se passe sans incidents significatifs. Mais la routine quotidienne de *Touf* est interrompue par... un tremblement de terre.

## Pakistan 2005

Le 8 octobre 2005, moins d'un an après la tsunami catastrophique, la terre tremble à nouveau, cette fois dans la région himalayenne du Cachemire. L'épicentre se situe à une



ten noorden van Muzaffarabad, de hoofdstad van het deel van Kashmir dat door Pakistan geadmistreerd wordt. De gevolgen zijn verschrikkelijk. Het dodental stijgt tot ongeveer 100.000, men telt 38.000 zwaar gekwetsten en ongeveer 3,5 miljoen mensen zijn dakloos. Dit wordt een zeer complexe reddingsoperatie. In dit bergachtig gebied zijn de meeste toegangswegen geblokkeerd door landverschuivingen. Bepaalde zones zullen er gedurende meer dan drie maanden volledig afgesneden worden van de buitenwereld. Dit is het begin van het winterseizoen en de overlevenden moeten beschermd worden tegen de barre weersomstandigheden.

Het management van de reddings- en hersteloperaties was in handen van de Pakistaanse krijgsmacht. Ze deden hun best. Er werden een totaal van 12 geniebataljons ingezet om te helpen de wegen te ontruimen. Dit was een zeer omslachtig werk omdat herhaalde naschokken nieuwe aardverschuivingen veroorzaakten en de sneeuw op vele plaatsen de wegen onberijdbaar maakte.

dizaine de kilomètres au nord de Muzaffarabad, la capitale de la partie du Cachemire administrée par le Pakistan. Les conséquences sont terribles. Le bilan s'élève à environ 100.000 morts, 38.000 personnes sont grièvement blessées et on compte quelque 3,5 millions de sans abri. Cela devient une opération de sauvetage très complexe. Dans cette zone montagneuse, la plupart des routes d'accès est bloquée par des glissements de terrain. Certaines zones seront complètement coupées du monde extérieur pendant plus de trois mois. C'est le début de la saison hivernale et les survivants doivent être protégés des conditions climatiques difficiles.

La gestion des opérations de sauvetage et de récupération se trouve entre les mains des forces armées pakistanaïses. Elles font de leur mieux. Au total, 12 bataillons de génie sont déployés pour aider à dégager les routes. C'est un travail très lourd car de nouvelles secousses sismiques provoquent de nouveaux glissements de terrain et la neige bloque les routes dans de nombreux endroits.

The golf course in Abbottabad, ideal for helicopter operations.





## UNHAS

Een aantal beschikbare militaire helikopters werden ingezet, vooral, in een eerste fase om de zwaargekwetsten af te voeren en om de eerste hulpgoederen ter plaatse te brengen. Maar dit bleek onvoldoende en het werd duidelijk dat men beroep moest doen op een vloot van bijkomende helikopters om de hoogstnodige hulp tijdens de overlevingsfase aan te voeren.

Un certain nombre d'hélicoptères militaires disponibles sont déployés, en particulier dans une première phase pour évacuer les blessés graves et apporter les premiers secours sur place. Mais cela s'avère insuffisant et il devient évident qu'une flotte d'hélicoptères supplémentaires doit être engagée pour fournir l'assistance indispensable pendant la phase de survie.



Looking South.

The daily morning line-up in Muzaffarabad.

Looking North.





Philippe Martou werd geroepen om een humanitaire luchtbrug te organiseren, eerst vanuit de hoofdstad Islamabad, nadien vanuit Abbottabad<sup>2</sup>, een stad op ongeveer 40 km ten zuidwesten van Muzaffarabad. We laten *Touf* aan het woord.

**Touf.** Ik kwam aan in Islamabad op 09 oktober 2005 en hoorde van de UNJLC vertegenwoordiger dat in een eerste fase vooral beschermingsmiddelen en medische hulp moesten ter plaatse gebracht worden. De meeste huizen waren verwoest en de overlevenden moesten vooral beschermd worden tegen de barre weersomstandigheden. Voedsel en drinkbaar water volgden in een tweede fase.

In de omgeving van het rampgebied was geen enkel vliegveld intact om vrachtvliegtuigen te laten landen. We moesten dus beroep doen op een helikoptervloot. De eerste twee Mi-8's kwamen aan op 12 oktober, dus vier dagen na de aardbeving. Geleidelijk zal deze vloot aanzwellen tot 19 Mi-8's, twee Mi-26's, twee Kamov 32's, drie Amerikaanse Chinooks en vier Duitse Sea-Stallions. Tijdens de piekperiode beheerden we met UNHAS dus een totaal van 30 helikopters.

In de beginfase opereerden we vanaf de hoofdstad maar het bleek al spoedig dat de densiteit van het luchtverkeer op de nationale vlieghaven niet toeliet om intensieve helikopteroperaties uit te voeren en we moesten dus uitkijken naar een alternatief.

Bij hulpverlening in ontoegankelijke gebieden tracht men de goederen zo dicht mogelijk bij het rampgebied te vervoeren met vrachtwagens, om ze van daaruit met helikopters over te vliegen naar de crisisoorden. Het vliegveld van Muzaffarabad was bruikbaar voor helikopters, maar wegens de verwoestingen was er geen infrastructuur voor overnachtingen. We vonden een uitstekend terrein in Abbottabad. Het was een golfterrein! Het heeft mij wel moeite gekost om dit te mogen gebruiken, maar de generaal-voorzitter van de club heeft uiteindelijk zijn toestemming gegeven. Onze operatiebasis werd dus Abbottabad, maar het *pick-up point* was Muzaffarabad dat via de weg bereikbaar was vanuit Karachi, de toevoerhaven voor voedsel en brandstof. Het grootste gedeelte van de helikoptervloot vertrok dus dagelijks vanuit Abbottabad naar Muzaffarabad – 10 minuten vliegen – om er de ganse dag te opereren en bij valavond terug te komen overnachten in de omgeving van de villa van Osama Bin Laden. De resterende helikopters vlogen rechtstreeks met personeel, medisch materiaal en diverse hulpgoederen van Abbottabad naar diverse bestemmingen

We hebben in Muzaffarabad uitvoerig het concept van sling-operations toegepast. Voedselpakketten van ongeveer drie ton werden in netten klaar gemaakt en konden er opgepikt worden door de helikopters zonder de motor te moeten stilleggen. De netten en het personeel werden geleverd door

Philippe Martou est appelé à organiser un pont aérien humanitaire, d'abord depuis la capitale Islamabad, ensuite depuis Abbottabad<sup>2</sup>, une ville située à environ 40 km au sud-ouest de Muzaffarabad. La parole est à Touf.

**Touf.** J'arrive à Islamabad le 09 octobre 2005 et j'entends le représentant de l'UNJLC dire qu'au cours de la première phase, il faut essentiellement apporter sur les lieux du matériel de protection et une assistance médicale. La plupart des maisons ont été détruites et les survivants ont dû être protégés des conditions climatiques difficiles. La nourriture et l'eau potable suivent dans une deuxième phase.

À proximité de la zone sinistrée, aucun aéroport n'est assez intact pour permettre aux avions cargo d'atterrir. Nous devons donc faire appel à une flotte d'hélicoptères. Les deux premiers Mi-8 arrivent le 12 octobre, quatre jours après le tremblement de terre. Peu à peu, cette flotte s'amplifie jusqu'à 19 Mi-8, deux Mi-26, deux Kamov 32, trois Chinook américains et quatre Sea-Stallion allemands. Pendant la période de pointe, nous gérons avec l'UNHAS un total de 30 hélicoptères.

Au début, nous opérons à partir de la capitale, mais il devient rapidement évident que la densité du trafic aérien à l'aéroport national ne permet pas des opérations intensives d'hélicoptères et nous devons donc chercher une alternative.

Pour l'assistance dans les zones inaccessibles, les marchandises sont amenées par camions le plus près possible de la zone sinistrée, pour être transportées de là par hélicoptère vers les endroits en détresse. L'aéroport de Muzaffarabad est utilisable par les hélicoptères, mais en raison de la dévastation, il n'y a pas d'infrastructure pour les nuitées. Nous trouvons un excellent terrain à Abbottabad. C'est un terrain de golf ! Il m'a fallu pas mal d'efforts pour y arriver, mais le général président du club a finalement donné son accord. Abbottabad devient donc notre base d'opérations, mais le *pick-up point*, c'est Muzaffarabad accessible par la route depuis Karachi, le port d'approvisionnement en nourriture et en carburant. Ainsi, la grande partie de la flotte d'hélicoptères part quotidiennement d'Abbottabad vers Muzaffarabad – 10 minutes de vol – pour y opérer toute la journée et revenir à proximité de la villa d'Oussama Ben Laden à la nuit tombante. Le reste des hélicoptères vole directement d'Abbottabad vers diverses destinations avec du personnel, du matériel médical et autres équipements de secours.

À Muzaffarabad, nous appliquons largement le concept de sling-opérations. Des colis alimentaires d'environ trois tonnes sont préparés dans des filets et peuvent être pris en charge par les hélicoptères sans avoir à arrêter le moteur. Les filets et le personnel sont fournis par les Américains

2. Abbottabad zal later bekendheid verwerven als verblijfplaats van Osama Bin Laden.

2. Abbottabad gagna plus tard en notoriété en tant que résidence d'Oussama Ben Laden.



Airlifting a bulldozer... piece of cake with a Mi-26

Foodpacks of 3.000 kg each in Muzaffarabad, ready for sling operations.

de Amerikanen en de Britten. De Mi-26 konden zelfs een bulldozer oppikken en afzetten op de gewenste plaats. Dit liet toe om de wegontsluitingen langs de twee kanten aan te pakken.

Na de initiële piek en, afhankelijk van de toegankelijkheid van het crisisgebied via de weg, werd de helikopteroperatie geleidelijk afgebouwd. De laatste vlucht vond plaats op 31 augustus 2006, dus meer dan acht maanden na de aardbeving. Gedurende die acht maanden werden meer dan 26.000 ton voedsel afgeleverd en ongeveer 42.000 passagiers vervoerd waaronder 8.000 gekwetsten. Dit was wellicht de grootste humanitaire helikopteroperatie ooit.

Ondertussen had een collega het management van de UNHAS operatie in Afghanistan overgenomen en kon ik terugkeren naar het WFP-hoofdkwartier in Rome als *Deputy Chief Aviation Section*.

Met de steun van een zekere Wif De Brouwer hebben we dan, met ons beider ervaringen, een “UNHAS Air Operations Manual” geschreven. Dit document vormt vandaag nog steeds de basis voor het beheer van de WFP-luchtvloot.

et les Britanniques. Les Mi-26 peuvent même prendre un bulldozer et le déposer à l'endroit souhaité. Cela permet de s'attaquer aux dégagements routiers par les deux côtés.

Après le pic initial et en fonction de l'accessibilité de la zone de crise par la route, l'opération d'hélicoptère est progressivement réduite. Le dernier vol a lieu le 31 août 2006, plus de huit mois après le tremblement de terre. Au cours de ces huit mois, plus de 26.000 tonnes de vivres ont été livrées et environ 42.000 passagers ont été transportés, dont 8.000 blessés. Il s'agit probablement de la plus grande opération humanitaire par hélicoptère de tous les temps.

Entretemps, un collègue a pris en charge la gestion de l'opération de l'UNHAS en Afghanistan et je peux retourner au siège du WFP à Rome en tant que *Deputy Chief Aviation Section*.

Avec le soutien d'un certain Wif De Brouwer, nous rédigeons ensuite en cumulant nos deux expériences un « UNHAS Air Operations Manual ». Ce document constitue encore aujourd'hui la base de la gestion de la flotte aérienne du WFP.



## UNJLC vervangen door de Logistics Cluster

In 2007 stopt WDB zijn activiteiten bij de VN. Tijdens dezelfde periode wordt de VN benadering voor coördinatie van humanitaire hulp bij grote rampen herzien. Men stapt over naar het “Cluster” concept. Afhankelijk van de aard van de noden worden UN agentschappen verantwoordelijk voor de sectoren waarvoor zij gemandateerd zijn. Zo wordt UNICEF verantwoordelijk voor de WASH (*Water, Sanitation and Hygiene*) cluster, UNHCR voor de *shelter cluster*, WHO voor de *health cluster*, WFP voor de *food, de telecommunications en de logistics clusters*. Deze twee laatste clusters zijn vanzelfsprekend onmisbaar voor alle hulporganisaties; welke ook hun verantwoordelijkheden zijn, zij moeten kunnen communiceren en hun middelen en personeel op de

## UNJLC remplacé par le Logistics Cluster

En 2007, WDB cesse ses activités à l'ONU. Au cours de la même période, l'approche des Nations Unies en matière de coordination de l'aide humanitaire en cas de catastrophe majeure sera réexaminée. On passe au concept de « Cluster ». Selon la nature des besoins, les agences des Nations Unies seront responsables des secteurs pour lesquels elles sont mandatées. L'UNICEF sera responsable du cluster WASH (*Water, Sanitation and Hygiene*), le UNHCR du cluster 'shelter', l'OMS du cluster 'santé' et le PAM des clusters 'alimentation', 'télécommunications' et 'logistique'. Ces deux derniers clusters sont évidemment indispensables pour toutes les organisations d'aide ; quelles que soient leurs responsabilités, elles doivent pouvoir communiquer et acheminer leurs res-



Unloading a Mi-8

plaats van de ramp zien te krijgen. In deze twee domeinen wordt aan WFP dus een *inter-agency* taak toegekend. Vooral de beschikbaarheid en doeltreffendheid van een gecentraliseerd luchtvervoer ten gunste van alle humanitaire organisaties zijn zeer belangrijk en het management ervan blijft toegewezen aan UNHAS. Deze blijft opereren onder toezicht van WFP, dus binnen de *Logistics Cluster*. Andere humanitaire organisaties waren achterdochtig met deze wending omdat het voedselagentschap de sleutel in handen kreeg om de prioriteiten voor het luchtvervoer te bepalen.



Helicopters are the only way to reach isolated people.

sources et leur personnel sur le lieu de la catastrophe. Le PAM se voit donc confier une tâche inter-agences dans ces deux domaines. La disponibilité et l'efficacité d'un transport aérien centralisé au profit de toutes les organisations humanitaires sont particulièrement importantes et sa gestion restera la responsabilité de l'UNHAS. Ce dernier continuera à fonctionner sous la supervision du PAM, c'est-à-dire au sein du cluster logistique. D'autres organisations humanitaires se méfient de cette tournure des événements parce qu'on a donné à l'agence alimentaire la clé pour définir les priorités du transport aérien.

## Myanmar (Birma) 2008

Op 2 mei 2008 wordt Myanmar getroffen door de cycloon "Nargis", één van de ergste stormen die het land ooit gekend heeft. Het dodental wordt geschat op 130.000. De schade is onmetelijk; naar schatting werden 700.000 woningen vernietigd.

In de beginfase weigert het militair bewind alle hulp van buitenaf; ze willen geen pottenkijkers. Wanneer de internationale gemeenschap meer details verneemt over de omvang van de ramp en beseft dat de lokale regering over onvoldoende reddingsmiddelen beschikt, komt er een wereldwijd initiatief op gang om de junta te dwingen de grenzen te openen. Maar het is pas na twee weken dat de humanitaire organisaties de toestemming krijgen om de slachtoffers te hulp te komen. Ondertussen zijn er duizenden omgekomen van honger, ziekte en gebrek aan verzorging.

**Touf.** Dit werd opnieuw een complexe reddingsoperatie. In de eerste plaats was het een enorm probleem om een juiste inschatting van de omvang van de ramp te krijgen en in welke regio's de nood het hoogst was.

## Myanmar (Birmanie) 2008

Le 2 mai 2008, le Myanmar a été frappé par le cyclone « Nargis », l'une des pires tempêtes que le pays ait jamais connues. Le bilan est estimé à 130.000 morts. Les dégâts sont incommensurables ; on estime que 700.000 maisons ont été détruites.

Dans la phase initiale, le régime militaire refuse toute aide extérieure ; il ne veut pas de regards indiscrets. Alors que la communauté internationale apprend plus de détails sur l'ampleur de la catastrophe et se rend compte que le gouvernement local ne dispose pas de ressources de secours suffisantes, une initiative mondiale est lancée pour forcer la junta à ouvrir ses frontières. Mais ce n'est qu'au bout de deux semaines que les organisations humanitaires sont autorisées à venir en aide aux victimes. Entretemps, des milliers de personnes meurent de faim, de maladie et de manque de soins.

**Touf.** À nouveau, cela devient une opération de sauvetage complexe. Premièrement, il est extrêmement difficile d'obtenir une évaluation correcte de l'ampleur de la catastrophe et des régions dans lesquelles les besoins sont les plus importants.



The Thai authorities offered us plenty of storage space.



No shoes; feet in the water, carrying 50 kg bags...

#IFLYWITHUNHAS



Mijn eerste bestemming was Bangkok in Thailand, waar ik aankwam op 11 mei. Het bleek al spoedig dat er op het vliegveld van Yangon - het enige toegangspunt voor vrachtvliegtuigen in Myanmar - geen bruikbare heftruck ter beschikking was om grote vrachtvliegtuigen te ontladen. Zware goederen, zoals voedsel, moesten dus overgevlogen worden met vliegtuigen die over een laadramp beschikten zoals de An-12, C-130 en Il-76. De meeste hulpgoederen werden dus in de eerste plaats afgeleverd in Bangkok vanwaar ze verder *dispatched* werden naar Myanmar. De Thaise overheden waren zeer behulpzaam en we kregen er alle nodige faciliteiten, inclusief opslagruimte op een militair vliegveld.

Vervolgens ben ik de zaak gaan bespreken in Yangon. Na heel wat gediscussie met de generaal-minister van mobiliteit kregen we de toelating om een aantal helikopters te ontplooiën in Yangon om de voedseldistributie naar de getroffen gebieden te verzekeren. We werkten dus vanaf twee vliegvelden; vanuit Bangkok om de hulpgoederen te verzamelen en druppelsgewijze naar Yangon over te vliegen van waaruit onze helikopters instonden voor de voedselverdeling naar het binnenland.

In Bangkok werden een An-12 en een Il-76 gestationeerd die bestendig op en neer vloegen naar Yangon. In Yangon beschikten we over 10 helikopters, acht Mi-8 en twee Puma's.

Alles bij mekaar hebben die helikopters 151 bestemmingen aangedaan die langs de weg onbereikbaar waren. Er werden meer dan 1.100 ton hulpgoederen vervoerd en meer dan 2.500 humanitair personeel.

De operatie heeft minder lang geduurd dan deze in Pakistan omdat het wegennetwerk vlugger bruikbaar was. Vanaf 30 juni werd de vloot verminderd tot vijf helikopters. De volledige operatie werd opgeschort midden augustus.

De twee hierboven geschreven noodgevallen hebben één ding duidelijk gemaakt. In heel wat landen zijn het militairen die belast zijn met crisismanagement bij natuurrampen. Dit was ook het geval bij de Tsunami in Indonesië. Alhoewel het zeer delicaat is om, wegens het neutraliteitsprincipe, samen te werken met militairen in conflictsituaties, is dit een absolute noodzaak bij natuurrampen. In 1994 werden in Oslo "*Military and Civil Defence (MCDA) Guidelines*" goedgekeurd, wat een werkbaar concept is, maar dit is nooit doorgetrokken tot het uitvoeringsniveau. Bij natuurrampen heeft men dus crisismanagers nodig die de militaire werkwijze begrijpen en die de uitvoeringsprocedures kunnen aanpassen aan de lokale omstandigheden.

*Bij het neerpennen van dit verhaal zijn we tot de bevinding gekomen dat we in totaal vier afleveringen zullen nodig hebben om de UNHAS-activiteiten degelijk te bespreken. In de derde aflevering volgen we Philippe Martou tijdens de humanitaire interventies in Haïti, Jemen en Syrië. Maar tussendoor heeft hij nog andere functies bekleed. Meer hierover in ons volgend magazine.*

Ma première destination est Bangkok en Thaïlande, où j'arrive le 11 mai. Il apparaît rapidement qu'il n'y a pas de chariot élévateur utilisable disponible à l'aéroport de Yangon - le seul point d'accès pour les avions cargo au Myanmar - pour décharger les gros avions cargo. Les marchandises lourdes, comme la nourriture, doivent être transportées par des aéronefs équipés d'une rampe de chargement tels les An-12, C-130 et Il-76. La plupart des secours sont livrés principalement à Bangkok d'où ils sont ensuite expédiés au Myanmar. Les autorités thaïlandaises sont très serviables et nous recevons toute l'aide nécessaire, y compris un espace de stockage sur un aérodrome militaire.

Je vais ensuite à Yangon pour parler du problème. Après de nombreuses discussions avec le général-ministre de la mobilité, nous sommes autorisés à déployer un certain nombre d'hélicoptères à Yangon pour assurer la distribution de nourriture dans les zones touchées. Nous avons donc travaillé à partir de deux aéroports ; depuis Bangkok pour collecter l'approvisionnement de secours et l'acheminer au goutte à goutte vers Yangon d'où nos hélicoptères sont responsables de sa distribution à l'intérieur des terres.

Un An-12 et un Il-76 sont stationnés à Bangkok et effectuent régulièrement des vols aller-retour jusqu'à Yangon. À Yangon, nous avons 10 hélicoptères, huit Mi-8 et deux Puma.

Dans l'ensemble, ces hélicoptères atteindront 151 destinations inaccessibles par voie terrestre. Plus de 1.100 tonnes de secours et plus de 2.500 membres du personnel humanitaire seront transportés.

L'opération prend moins de temps que celle au Pakistan car le réseau routier est plus rapidement utilisable. Au 30 juin, la flotte se réduit à cinq hélicoptères. Toute l'opération est suspendue à la mi-août.

Les deux situations d'urgence décrites ci-dessus ont mis une chose en évidence. Dans de nombreux pays, ce sont les militaires qui sont responsables de la gestion de crise en cas de catastrophes naturelles. Ce fut également le cas avec le tsunami en Indonésie. Bien qu'il soit très délicat de coopérer avec le personnel militaire dans des situations de conflit en raison du principe de neutralité, il s'agit d'une nécessité absolue en cas de catastrophe naturelle. En 1994, des "*Military and Civil Defence (MCDA) Guidelines*" ont été adoptées à Oslo, ce qui est un concept réalisable, mais il n'a jamais été appliqué au niveau de l'exécution. En cas de catastrophe naturelle, on a besoin de gestionnaires de crise qui comprennent la manière de travailler des militaires et qui peuvent adapter les procédures de mise en œuvre aux conditions locales.

*En écrivant cet article, nous sommes arrivés à la conclusion qu'il nous faudra au total quatre épisodes pour exposer correctement les activités de l'UNHAS. Dans le troisième épisode, nous suivrons Philippe Martou lors des interventions humanitaires en Haïti, au Yémen et en Syrie. Mais entretemps, il a aussi occupé d'autres fonctions. Vous en lirez plus dans notre prochain magazine.*