



United Nations Humanitarian Air Service (UNHAS)



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

Traduction : André Perrad

DEEL 3

Een meer professionele aanpak

In onze twee vorige afleveringen hebben we een aantal interventies beschreven van de UNHAS luchtvaart tijdens grote natuurrampen. Het zal de lezers opgevallen zijn dat er vooral helikopters ingezet worden, afkomstig van landen uit de voormalige Sovjet-Unie. Helikopters zijn inderdaad het middel bij uitstek om moeilijk toegankelijke rampgebieden te bereiken. De reden dat er vooral Oost-Europese toestellen gebruikt worden is zeer eenvoudig; het zijn helikopters die op de commerciële markt gekomen zijn na de implosie van het Sovjet imperium en voor een habbekrats verkocht werden aan diegenen die er als eerste bij waren. Langs de

3^e PARTIE

Une approche plus professionnelle

Dans nos deux précédents numéros, nous avons décrit certaines des interventions de la flotte aérienne de l'UNHAS lors de grandes catastrophes naturelles. Les lecteurs auront remarqué que les hélicoptères sont principalement utilisés, en provenance des pays de l'ancienne Union soviétique. Les hélicoptères sont en effet le moyen privilégié pour atteindre les zones sinistrées difficiles d'accès. La raison de l'utilisation d'hélicoptères principalement d'Europe de l'Est est très simple : ils sont arrivés sur le marché commercial après l'implosion de l'empire soviétique et ont été vendus pour presque rien à ceux qui ont été les premiers

Oostkant van het vroegere IJzeren Gordijn vindt men dus toestellen die niet noodzakelijk bestendig in gebruik zijn.

Bij een onverwachte natuurramp moet men over materiaal kunnen beschikken dat onmiddellijk kan ingezet worden. Dit is zelden het geval bij Westerse maatschappijen die hun helikopters meestal contractueel in gebruik hebben voor commerciële doeleinden. Ook zijn de prijzen van de maatschappijen uit het voormalig Oostblok zeer competitief. Inderdaad, ze hebben deze toestellen voor een gunstig prijsje kunnen aankopen en hebben dus weinig afschrijvingskosten. Ook het onderhoud wordt op een vrij rudimentaire manier uitgevoerd.

Maar zijn deze toestellen wel veilig?

Het Wereld Voedsel Programma (WFP) had reeds een nare ervaring met de chartering van vliegtuigen.

Op 12 november 1999 verongelukte een ATR 42-300 in de omgeving van Pristina, de hoofdstad van Kosovo. Het vliegtuig, bestuurd door een Italiaanse bemanning, vloog in een heuvel die in de wolken stak ten noorden van het vliegveld. Bilan: 24 slachtoffers.

Na de “bevrijding” van Kosovo bestond er een regelmatige luchtdienst met humanitaire werkers van Rome, het hoofdkwartier van WFP, naar Pristina. De controle op het vliegveld van Pristina was in de handen van een mobiel team van de RAF. Het onderzoek bracht aan het licht dat er een misverstand was tussen de piloten en de controleur die enkel ‘*information services*’ gaf en geen strikte controle. Bovendien was de radar hoogtemeter (*GPWS-Ground Proximity Warning System*) van de ATR 42 buiten gebruik.

Het ongeval deed een bel rinkelen in de WFP Air Cell. De chartering en het management van vliegtuigen en helikopters moest op een meer professionele manier aangepakt worden. Samen met DPKO (*Department of Peacekeeping Operations*)¹ werd geleidelijk begonnen met het opstellen van kwaliteitsnormen voor het charteren en inzetten van vliegtuigen. Dit werd een lang en moeilijk proces. Er werd een lijst opgesteld van betrouwbare operatoren. Hiervoor werden audits uitgevoerd om hun geloofwaardigheid na te gaan². Deze operatoren kwamen op de lijst van mogelijke kandidaten voor leasing contracten. Er werd een onderscheid gemaakt tussen passagiers- en vrachtvervoer.

Bij natuurrampen is men bijna verplicht om de eerste beschikbare helikopters te nemen, maar er werden bepaalde beperkingen opgelegd. Zo bestond de vloot in Banda Aceh (Tsunami 2004) uit vier Mi-8's en vier Zuid-Afrikaanse Puma's. De Mi-8's werden enkel ingezet in “Day/VMC”, de Puma's waren AWX (*All Weather*) en kregen prioriteit voor het vervoer van passagiers.

1. De huidige benaming is DPO (Department of Peace Operations).
2. WDB heeft audits uitgevoerd bij maatschappijen in Zuid-Afrika, Angola, Kenya, Bulgarije en Oekraïne.

à les obtenir. Du côté est de l'ancien rideau de fer, on trouve donc des appareils qui ne sont pas nécessairement utilisés en permanence.

En cas de catastrophe naturelle inattendue, on doit pouvoir disposer d'équipements prêts pour une utilisation immédiate. C'est rarement le cas des sociétés occidentales qui utilisent généralement leurs hélicoptères contractuellement à des fins commerciales. En outre, les prix des entreprises de l'ancien bloc de l'Est sont très compétitifs. En effet, elles ont pu acheter ces aéronefs à un prix avantageux et ont donc peu de frais d'amortissement. L'entretien est également effectué de manière assez rudimentaire.

Mais ces machines sont-elles sûres ?

Le Programme Alimentaire Mondial (PAM) a déjà eu une mauvaise expérience avec l'affrètement d'avions.

Le 12 novembre 1999, un ATR 42-300 s'est écrasé près de Pristina, la capitale du Kosovo. L'avion, piloté par un équipage italien, a percuté une colline dans les nuages au nord de l'aéroport. Bilan : 24 victimes.

Après la « libération » du Kosovo, il y avait un service aérien régulier pour transporter des travailleurs humanitaires depuis Rome, siège du PAM, vers Pristina. Le contrôle de l'aéroport de Pristina était assuré par une équipe mobile de la RAF. L'enquête a révélé qu'il y a eu un malentendu entre les pilotes et le contrôleur qui n'a fourni qu'un « service d'information » (*Radar information services*) plutôt qu'un contrôle radar strict (*Radar Control*). De plus, le radar-altimètre du système d'alerte de proximité du sol (*GPWS-Ground Proximity Warning System*) de l'ATR 42 était en panne.

L'accident a sonné l'alarme dans l'Air Cell du PAM. L'affrètement et la gestion des avions et des hélicoptères devaient être traités de manière plus professionnelle. En collaboration avec le DPKO¹ (*Department of Peacekeeping Operations*), l'élaboration de normes de qualité pour l'affrètement et le déploiement d'aéronefs s'est progressivement mise en place. Cela s'est avéré être un processus long et difficile. Une liste d'opérateurs fiables a été établie. Des audits² ont été réalisés pour vérifier leur crédibilité. Ces opérateurs ont été mis sur la liste des candidats possibles pour les contrats de leasing. Une distinction a été faite entre le transport de passagers et le transport de marchandises.

En cas de catastrophe naturelle, on est presque obligé d'utiliser les premiers hélicoptères disponibles, mais certaines limites ont été imposées. Par exemple, la flotte à Banda Aceh (Tsunami 2004) était composée de quatre Mi-8 et de quatre Puma sud-africains. Les Mi-8 étaient uniquement utilisés en « Day/VMC », les Puma étaient AWX (*All Weather*) et avaient la priorité pour le transport de passagers.

1. Aujourd'hui DPO (Department of Peace Operations).
2. WDB a réalisé des audits dans des entreprises en Afrique du Sud, en Angola, au Kenya, en Bulgarie et en Ukraine.

Een ander groot probleem was het management ter plaatse. Destijds werd de luchtvloot van WFP beschouwd als een aanhangsel van de algemene logistiek en het beheer werd toevertrouwd aan de eerste de beste beschikbare logistieke medewerker. Tijdens de onderhandelingen met DPKO werden niet enkel vereisten opgelegd voor de toestellen en operatoren, maar ook voor kwalificatiecriteria van diegenen die verantwoordelijk waren voor het inzet van de luchtmiddelen.

Het heeft meerdere jaren geduurd vooraleer het tot een concrete overeenkomst is gekomen; het was één van de taken van Philippe Martou om een akkoord te bereiken. De onderhandelingen begonnen in 2005; het einddocument, de UN AVSTADS (*UN Aviation Standards For Peacekeeping and Humanitarian Operations*), werd in 2012 door de UN General Assembly goedgekeurd. Maar het effect was positief. WFP werd nu ook door andere humanitaire organisaties beschouwd als het agentschap dat het best gekwalificeerd was in het domein van het luchtvervoer en het UNHAS concept won meer en meer aan geloofwaardigheid. Naast de inzet bij natuurrampen, werden verschillende gezamenlijke diensten opgericht in regio's waar permanente humanitaire hulp onontbeerlijk was. In onze laatste bijdrage zullen we de huidige ontplooiing van de UNHAS vloot bespreken.

Maar ondertussen had "Touf" nog ander werk op de plank.

Overstromingen Filippijnen 2009

Op 25 en 26 september werden de Filipijnen getroffen door de tyfoon Ketsana (ter plaatse Ondoy genoemd). Een goede week later was het de beurt aan tyfoon Parma om nog voor meer ellende te zorgen. Een belangrijk gedeelte van de agglomeratie van Manila was overstroomd. Volgens de nationale autoriteiten werden drie miljoen mensen getroffen, er vielen 290 slachtoffers en 12.560 gebouwen werden vernietigd. De bevoorrading van de stad was volledig verstoord en, naast de schade aan de wegen was het communicatienetwerk onbruikbaar. Bovendien bestond er een groot gevaar voor ziektes zoals cholera, tyfus en diarree wegens vervuild drinkwater. De president vroeg om internationale hulp.

Touf. UNHAS werd aangezocht om drie helikopters ter beschikking te stellen, in steun van de nationale middelen. Ik ben op 08 oktober aangekomen in Manila en een paar dagen later had ik drie helikopters ter mijner beschikking. Onze ladingen bestonden vooral uit voedsel en sanitair materiaal maar bijkomend vervoerden we heel wat humanitaire werkers naar de crisiszone. Een extract uit mijn dagboek:

Gistermiddag werd ik verzocht deel te nemen aan een dringende coördinatievergadering in de NDCC, de Filipijnse Nationale Coördinatieraad voor Rampen.

Generaal Rabonza uitvoerend officier van de NDCC, opende de vergadering door alle aanwezigen te informeren over het bestaan van geïsoleerde en afgesneden bevolkingsgroepen in

Un autre gros problème était la gestion sur place. À l'époque, la flotte aérienne du PAM était considérée comme un appendice de la logistique générale et sa gestion était confiée au premier logisticien disponible. Lors des négociations avec le DPKO, des exigences ont été imposées non seulement pour les avions et les opérateurs, mais aussi pour les critères de qualification des personnes responsables du déploiement des moyens aériens.

Il a fallu plusieurs années pour parvenir à un accord concret ; c'était l'une des tâches de Philippe Martou de parvenir à un accord. Les négociations ont débuté en 2005 ; le document final, l'UN AVSTADS (*UN Aviation Standards For Peacekeeping and Humanitarian Operations*), a été adopté par l'Assemblée générale des Nations unies en 2012. Mais l'effet a été positif. Le WFP est désormais également considéré par d'autres organisations humanitaires comme l'agence la plus qualifiée dans le domaine du transport aérien et le concept de l'UNHAS gagne de plus en plus en crédibilité. Outre son déploiement lors de catastrophes naturelles, plusieurs services communs ont été mis en place dans des régions où une assistance humanitaire permanente était indispensable. Dans notre dernière contribution, nous aborderons le déploiement actuel de la flotte de l'UNHAS.

Mais pendant ce temps, « Touf » avait également d'autres tâches à accomplir.

Inondations aux Philippines en 2009

Les 25 et 26 septembre, les Philippines ont été frappées par le typhon Ketsana (appelé localement Ondoy). Une bonne semaine plus tard, le typhon Parma a causé encore plus de désolation. Une partie importante de l'agglomération de Manille a été inondée. Selon les autorités nationales, 3 millions de personnes ont été touchées, il y a eu 290 victimes et 12.560 bâtiments ont été détruits. L'approvisionnement de la ville a été complètement interrompu et, en plus des dommages causés aux routes, le réseau de communication était inutilisable. En outre, il y avait un risque élevé de maladies telles que le choléra, le typhus et la diarrhée, en raison de la pollution de l'eau potable. Le président a demandé une aide internationale.

Touf. On a demandé à l'UNHAS de fournir trois hélicoptères, en soutien aux ressources nationales. Je suis arrivé à Manille le 08 octobre et quelques jours plus tard, j'avais trois hélicoptères à ma disposition. Nos cargaisons étaient principalement constituées de nourriture et de matériel sanitaire, mais nous avons également transporté de nombreux travailleurs humanitaires dans la zone de crise. Un extrait de mon journal intime :

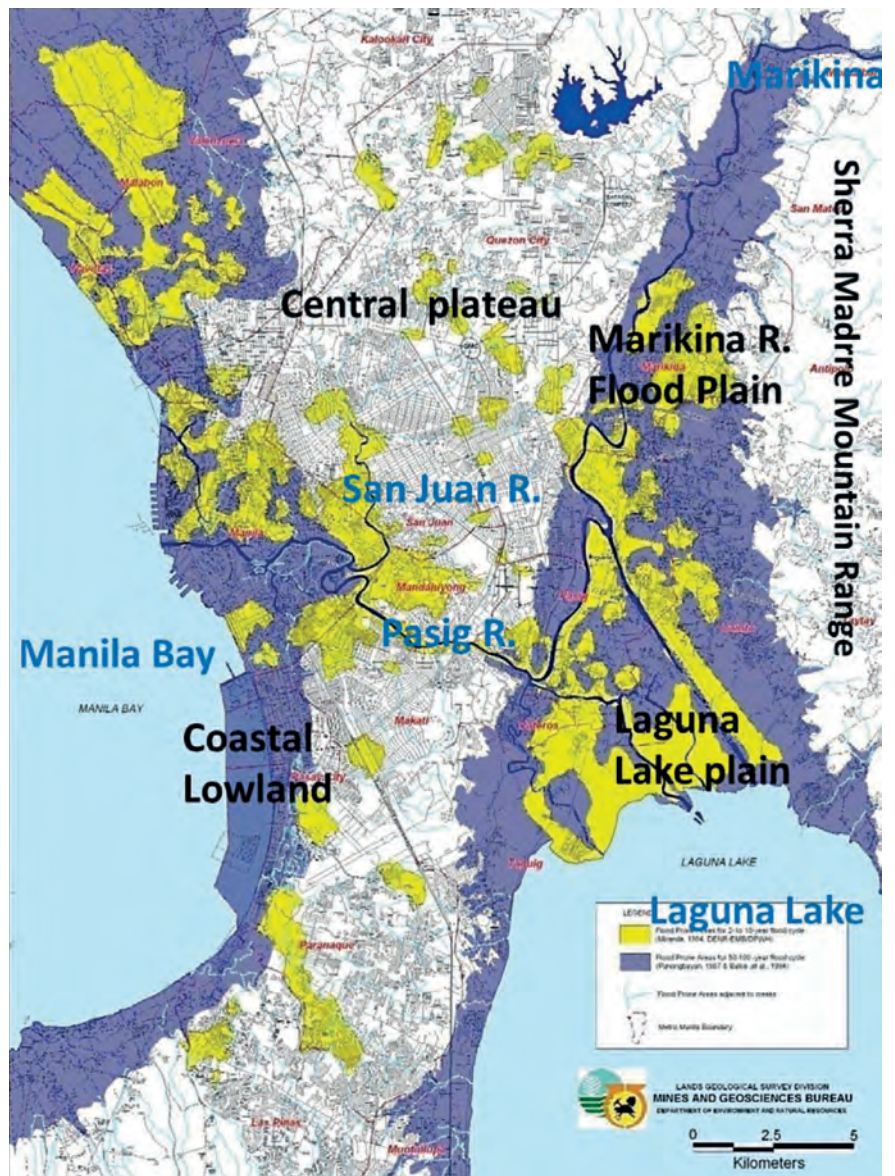
Hier après-midi, on m'a demandé de participer à une réunion de coordination urgente au NDCC, le Conseil national philippin de coordination des catastrophes.

Le général Rabonza, officier exécutif du NDCC, a ouvert la réunion en informant toutes les personnes présentes de l'exis-

Rechts:
het overstromingsgebied.
Hieronder:
een idee van de omvang.

À droite :
la zone d'inondation.

Ci-dessous :
une idée de son ampleur.



Tanay, Cardona en Binangonan, die dringend hulpgoederen nodig hebben. Deze gebieden zijn door de bijkomende zware en ongewone regenval in oktober nog steeds onbereikbaar met andere middelen dan helikopters.

We besloten onmiddellijk om Camp Capinpin, in Tanay, als verzamelpunt te gebruiken voor alle vluchten naar de afgesneden gebieden in Tanay, Cardona en Binangonan. Vrachtwagens met voedsel en andere goederen werden 's nachts vanuit verschillende opslagplaatsen naar Camp Capinpin gebracht. Een helikopter moest de volgende ochtend naar het kamp vliegen om onmiddellijk met de hulpvluchten te beginnen.

Vandaag vertrokken we uit Manila met al onze brandstof-reservoirs volgetankt om zoveel mogelijk rotaties vanuit Camp Capinpin mogelijk te maken, omdat we de helikopters niet in Camp Capinpin kunnen bijtanken. We verlieten rond 08:00 uur de Villamor Airbase in Manila met een ton voedsel en vlogen naar Camp Capinpin om personeel van de Social Welfare and Development (DSWD) op te pikken ter ondersteuning van het distributieplan. Het DSWD team en de lading - voedsel en non-food artikelen (NFI's) - werden naar Laiban, Tanay vervoerd. We landden in een verlaten veld tussen de bergen en moesten twee waterbuffels wegjagen voordat we konden landen. Het distributieteam en de cargo werden in recordtijd afgezet, waarna we terugkeerden naar het kamp om het tweede DSWD-team en twee ton voedsel en NFI's voor Santa Nino op te halen. We vonden een zandvlakte naast de rivier waar we zonder al te veel problemen konden landen.

Op de terugweg naar Camp Capinpin pikten we het eerste DSWD team van Laiban op en brachten hen terug om klaar te staan voor de volgende distributie. De beste locatie om te landen in San Andres was een ander verlaten veld en die in Cayabo, een zanderige plek midden in een rivier.

Vandaag vlogen we heen en weer tussen Laiban, Santa Nino, San Andres, Cayabo en Camp Capinpin om voedsel en NFI's (Non-Food Items) te leveren aan de mensen die in de afgesneden gebieden in Tanay wonen en keerden net voor zonsondergang terug naar Manila, Villamor Airbase.

Een dag die goed besteed is om de afgesneden bevolkingsgroepen te bereiken en een verschil te maken door levens te redden. Morgen pakken we de geïsoleerde gebieden in Cardona en Binangonan aan.

En ja, we houden ons motto "that others may live" in ons hart en onze gedachten.

De ontplooiing was voorzien voor een maand; ik ben er bijna twee maanden gebleven. De kaart op pagina 19 toont het bilan; alhoewel het vervoer van voedsel voor WFP een belangrijke plaats innam, werden de andere humanitaire organisaties zeker niet verwaarloosd.

tence de populations isolées et coupées du monde à Tanay, Cardona et Binangonan, et qui ont un besoin urgent de secours. Ces zones sont encore inaccessibles par d'autres moyens que les hélicoptères en raison des pluies supplémentaires, abondantes et inhabituelles, tombées en octobre.

Nous avons immédiatement décidé d'utiliser Camp Capinpin, à Tanay, comme point de rassemblement pour tous les vols à destination des zones isolées de Tanay, Cardona et Binangonan. Des camions transportant de la nourriture et d'autres marchandises ont été amenés de nuit au camp Capinpin à partir de diverses installations de stockage. Un hélicoptère devait se rendre au camp le lendemain matin pour commencer immédiatement les opérations de secours.

Aujourd'hui, nous avons quitté Manille avec tous nos réservoirs de carburant remplis à ras bord pour permettre autant de rotations que possible depuis le Camp Capinpin, car nous ne pouvons pas y ravitailler les hélicoptères. Nous avons quitté la base aérienne de Villamor, à Manille, vers 8 heures du matin avec une tonne de nourriture et nous nous sommes envolés pour Camp Capinpin afin d'y embarquer le personnel du ministère des affaires sociales et du développement (DSWD) en support au plan de distribution. L'équipe du DSWD et le chargement - nourriture et articles non alimentaires (NFI) - ont été transportés à Laiban et Tanay. Nous avons atterri dans un champ abandonné entre des montagnes et avons dû chasser deux buffles d'eau avant de pouvoir nous poser. Nous avons déchargé la cargaison en un temps record et déposé l'équipe de distribution, puis sommes retournés au camp pour récupérer la deuxième équipe du DSWD ainsi que deux tonnes de nourriture et de NFI pour Santa Nino. Nous avons repéré une zone sablonneuse à côté de la rivière où nous avons pu atterrir sans trop de problèmes.

Sur le chemin du retour au Camp Capinpin, nous avons récupéré la première équipe DSWD de Laiban et l'avons ramenée pour qu'elle soit prête pour la distribution suivante. Le meilleur endroit pour atterrir à San Andres était un autre champ abandonné et celui de Cayabo, un endroit sablonneux au milieu d'une rivière.

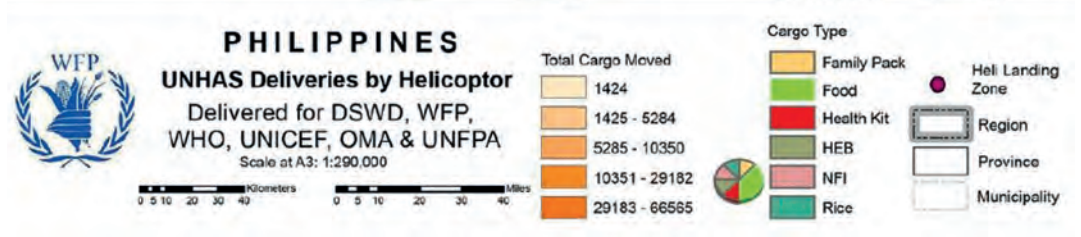
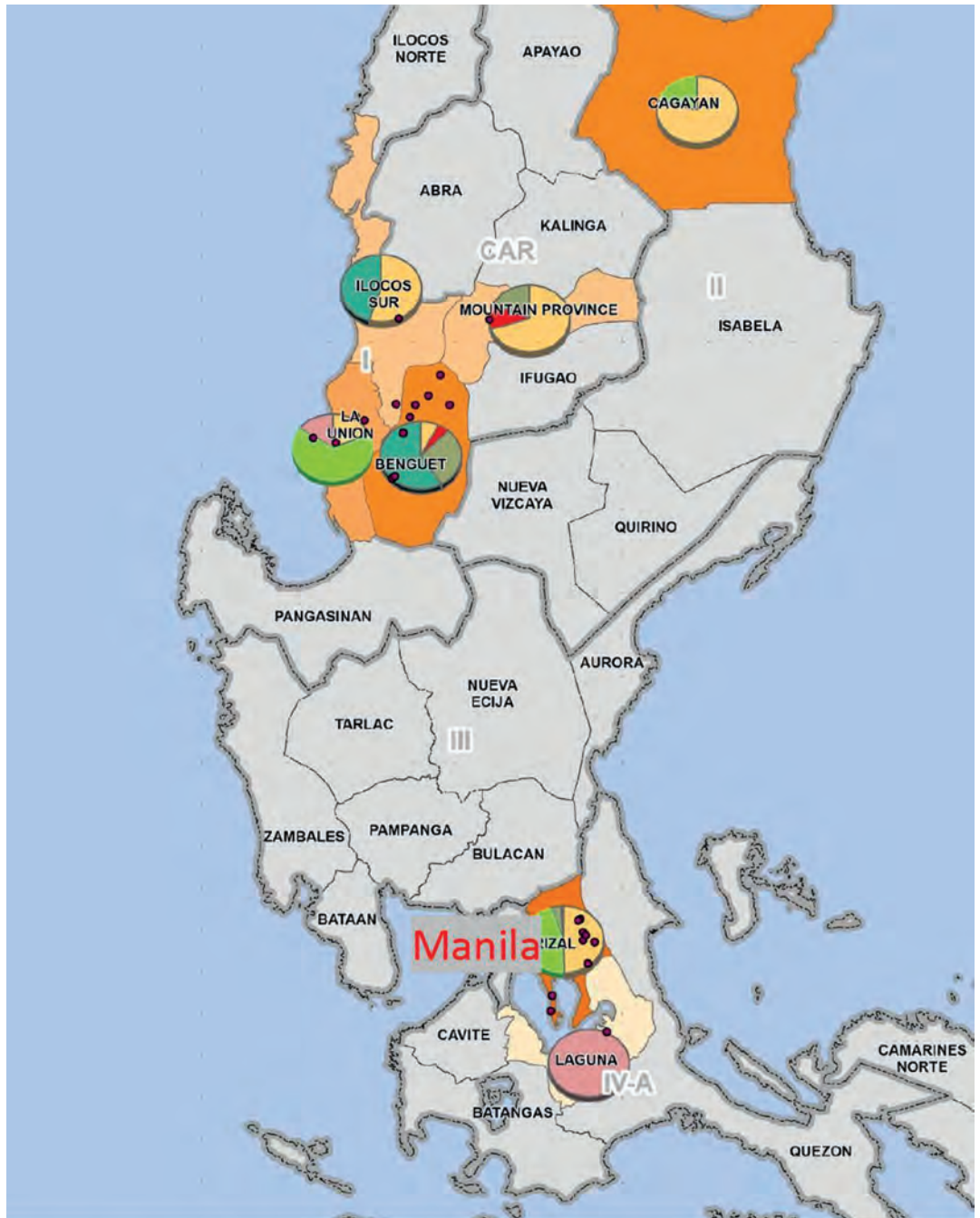
Aujourd'hui, nous avons fait des allers-retours entre Laiban, Santa Nino, San Andres, Cayabo et Camp Capinpin pour livrer de la nourriture et des NFI (Non-Food Items) aux personnes vivant dans les zones isolées de Tanay. Nous sommes rentrés à Manille, base aérienne de Villamor, juste avant le coucher du soleil.

Une journée bien remplie pour atteindre les populations isolées et faire la différence en sauvant des vies. Demain, nous nous attaquerons aux zones isolées de Cardona et Binangonan.

Et oui, nous gardons notre devise « that others may live » dans nos cœurs et nos pensées.

Le déploiement était prévu pour un mois ; je suis resté presque deux mois. La carte en page 19 montre le bilan ; bien que le transport de la nourriture du PAM ait pris une place importante, les autres organisations humanitaires n'ont certainement pas été négligées.

#IFLYWITHUNHAS



Aardbeving Haïti, 12 januari 2010

Touf was op tijd thuis om Nieuwjaar te vieren en... twee weken later beefde de aarde in Haïti. Het episch centrum van de aardbeving lag op ongeveer 30 km ten westen van de hoofdstad Port-au-Prince. Naar schatting waren er 250.000 slachtoffers en 300.000 gekwetsten. Anderhalf miljoen mensen waren dakloos en werden in inderhaast opgerichte kampen ondergebracht. De internationale humanitaire steun liep spoedig vast op de kleine nationale

Séisme en Haïti, 12 janvier 2010

Touf est rentré à temps pour fêter le Nouvel An et... deux semaines plus tard, la terre a tremblé en Haïti. L'épicentre du tremblement de terre se trouvait à environ 30 km à l'ouest de la capitale Port-au-Prince. On estime à 250.000 le nombre de victimes et à 300.000 le nombre de blessés. Un million et demi de personnes se sont retrouvées sans abri et ont été transférées dans des camps construits à la hâte.

UNHAS

luchthaven van Port-au-Prince. De aardbeving had ernstige schade aangericht; de controletoren was vernietigd; er was geen radar. Met een normaal debiet van 30 vluchten per dag werd het controleorganisme overstroomd door een toevloed van aanvragen voor humanitaire vluchten die vijfmaal de normale capaciteit overtrof. Nochtans was de inzet van vliegtuigen de enige manier om de dringende hoogstnoodzakelijke steun te bezorgen.



De kleine luchthaven van Port-au-Prince was spoedig verzadigd.

Le petit aéroport de Port-au-Prince fut rapidement saturé.

Met de toestemming van de Haïtiaanse autoriteiten werd de controle van de luchthaven in handen gegeven van een mobiel USAF team en de Amerikanen openden een centrum in Tyndall AFB (Florida) om de toestroom van vliegtuigen te coördineren, het HFOCC (*Haiti Flight Operations and Coordination Center*). Vliegtuigen konden enkel landen na toewijzing van een 'slot time'. Een uitstekend initiatief, maar aangezien de vraag meermaals de capaciteit van het vliegveld overtrof ontstond er politiek getouwtrek om prioritair een "slot time" te krijgen. Het HFOCC was geneigd om voorrang te geven aan Amerikaanse vliegtuigen, zowel militaire (Departement of Defense - DoD) als burger. Daarom werd WFP UNHAS gevraagd om vertegenwoordigers te sturen om de belangen van de humanitaire organisaties te bestendigen. Op 24 januari kwam Touf aan in Tyndall AFB. Hij werd er goed ontvangen door de US militairen en hij werd aangewezen als verantwoordelijke voor de toekenning van landing-slots voor niet-militaire humanitaire vliegtuigen.

Op de grafieken op pagina 21 is het effect van deze samenwerking duidelijk merkbaar. De vliegtuigen afkomstig van humanitaire organisaties kregen de nodige voorrang dank zij de aanwezigheid van ons UNHAS team in het HFOCC. Ik bleef in Tyndall tot het HFOCC naar AFSOUTH, Davis-Monthan Air Force Base, verhuisde in eind Maart 2010, en

L'aide humanitaire internationale a rapidement été bloquée dans le petit aéroport national de Port-au-Prince. Le tremblement de terre avait causé de sérieux dégâts : la tour de contrôle était détruite, il n'y avait pas de radar. Le flux normal étant de 30 vols par jour, l'organisme de contrôle a été submergé par une augmentation de demandes de vols humanitaires cinq fois supérieures à la capacité normale. Pourtant, l'utilisation d'avions était le seul moyen d'acheminer l'aide dont on avait besoin de toute urgence.



Het UNHAS vliegtuig voor medische evacuatie droeg een zeer opvallende registratie..

L'avion d'évacuation médicale de l'UNHAS portait une immatriculation très frappante.

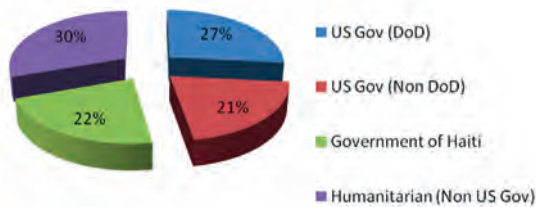
Avec l'accord des autorités haïtiennes, le contrôle de l'aéroport fut confié à une équipe mobile de l'USAF et les Américains ouvrirent à Tyndall AFB (Floride) le HFOCC (*Haiti Flight Operations and Coordination Center*) pour coordonner la multitude d'avions. Ceux-ci ne pouvaient atterrir qu'après s'être vu attribuer un créneau horaire. Une excellente initiative, mais comme la demande dépassait régulièrement la capacité de l'aéroport, des querelles politiques pour déterminer la priorité de l'attribution des créneaux existaient. Le HFOCC avait tendance à donner la priorité aux avions américains, tant militaires (Département de la Défense - DoD) que civils. Il a donc été demandé au PAM-UNHAS d'envoyer des représentants pour défendre les intérêts des organisations humanitaires. Le 24 janvier, Touf est arrivé à la base aérienne de Tyndall. Il fut bien accueilli par l'armée américaine et fut désigné comme responsable de l'attribution des créneaux d'atterrissage pour les avions humanitaires non militaires.

Sur les graphiques en page 21, l'effet de cette coopération est clairement visible. Les avions provenant d'organisations humanitaires reçurent la priorité nécessaire grâce à la présence de notre équipe UNHAS au HFOCC. Je suis resté à Tyndall jusqu'à ce que le HFOCC déménage à l'AFSOUTH, sur la base aérienne de Davis-Monthan, fin mars 2010, m'assurant que mon équipe était bien installée avant mon

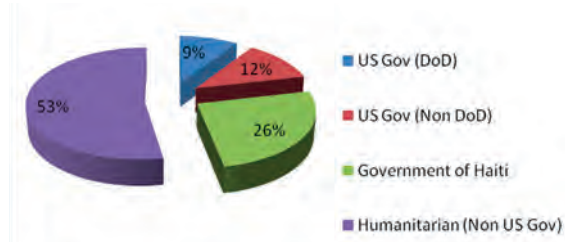
verzekerde me dat mijn team goed geïnstalleerd was voor ik, in begin April, terug naar Rome HQ kon vertrekken. Het verkeer op Port-Au-Prince was ook heel veel verminderd, zodat tegen eind April het WFP-UNHAS Team in de HFOCC niet meer essentieel was en zich kon terugtrekken.

retour au QG de Rome début avril. Le trafic à Port-au-Prince avait également fortement diminué, de sorte que fin avril, l'équipe PAM-UNHAS du HFOCC n'était plus indispensable et put se retirer.

Slot Apportionment - week 1



Slot Apportionment - week 4



Overstromingen Pakistan, augustus 2010

2010 werd een rampjaar. Na de vernietigende aardbeving in 2005 werd Pakistan in augustus 2010 getroffen door een niets ontzeggende overstroming. Hevige moesson regens in het noordwesten van het land veroorzaakten de ergste overstroming van de Indus rivier die het land ooit had meegemaakt. Er vielen ongeveer 2.000 slachtoffers maar minsten één miljoen gezinnen werden verplicht hun huizen te verlaten. Naar schatting was één vijfde van het land getroffen en het WFP zag zich verplicht om voedsel te bezorgen aan niet minder dan 7,5 miljoen behoeftigen.

Inondations au Pakistan, août 2010

2010 fut une année catastrophique. Après le tremblement de terre dévastateur de 2005, le Pakistan a été frappé en août 2010 par des inondations sans précédent. De fortes pluies de mousson dans le nord-ouest du pays ont provoqué la pire crue de l'Indus que le pays n'ait jamais connue. Il y eut environ 2.000 victimes, mais au moins un million de familles ont été contraintes de quitter leur foyer. On estime qu'un cinquième du pays a été touché et que le PAM a dû livrer de la nourriture à pas moins de 7,5 millions de personnes dans le besoin.



De voedselbevoorrading verloopt soms chaotisch wanneer er geen verdelingsteam ter plaatse is.

L'approvisionnement en nourriture est parfois chaotique lorsqu'il n'y a pas d'équipe de distribution sur place.

In de beginfase werd vooral de Noordelijke provincie Khyber Pakhtunkhwa getroffen en de meest dringend humanitaire hulp werd dus gefocust op dit bergachtig gebied ten noorden van Islamabad. UNHAS werd ter plaatse gestuurd, maar ook de VS, UK en de Emiraten stuurden vliegtuigen

Dans la phase initiale, la province septentrionale de Khyber Pakhtunkhwa fut particulièrement touchée et l'aide humanitaire la plus urgente a donc été concentrée sur cette région montagneuse au nord d'Islamabad. L'UNHAS fut envoyée sur les lieux, mais les États-Unis, le Royaume-Uni et les

UNHAS

en helikopters. De VS ontplooide initieel een C-130 en vier CH-47 Chinook en twee UH-60 Blackhawk helikopters, gedeeltelijk in Chakalala, de luchthaven van Islamabad, maar ook in Ghazi aan de Tarbela stuwdam, 60 km ten NW van de hoofdstad. UNHAS charterde 10 Mi-8/Mi17 helikopters.

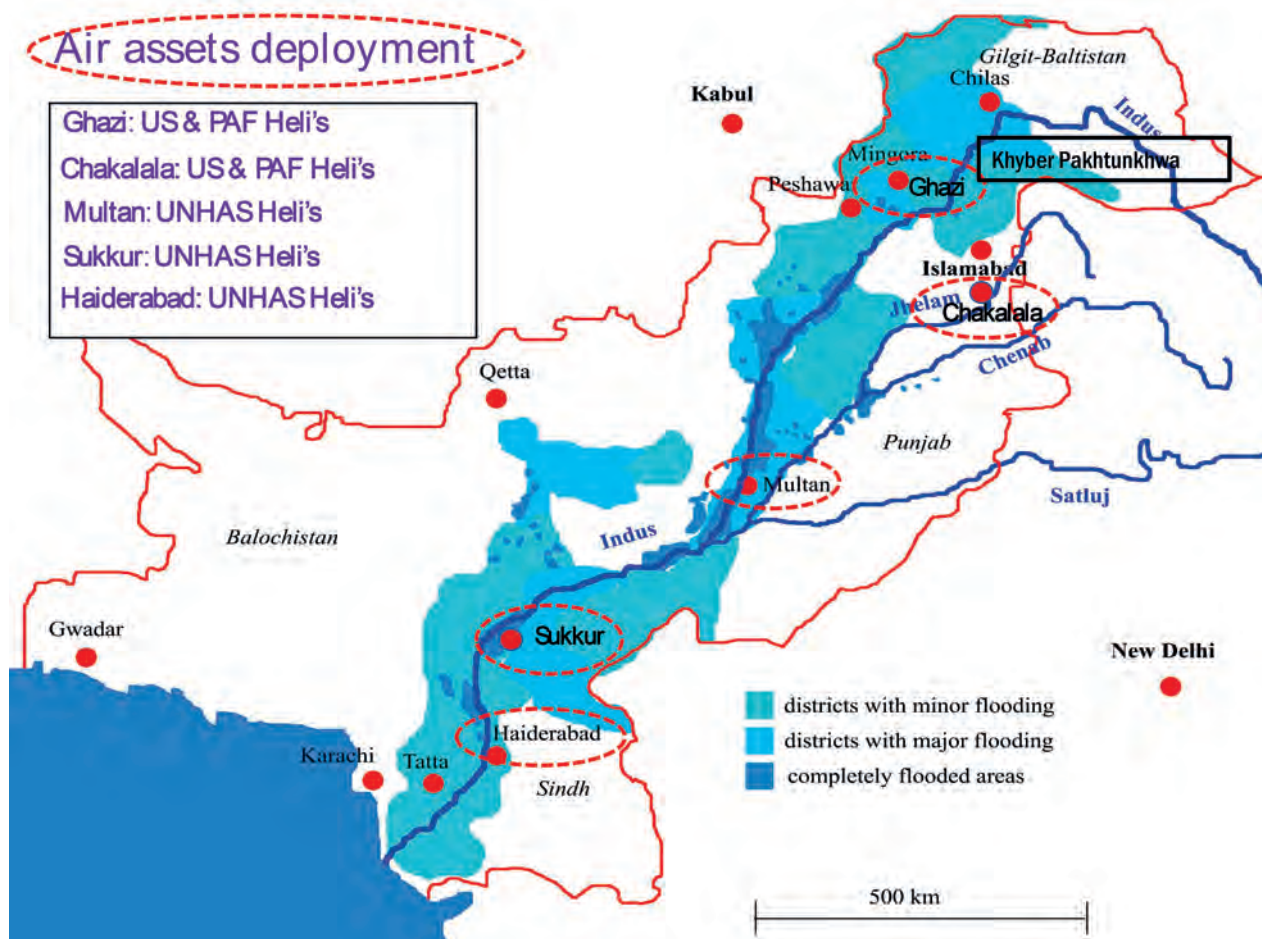
Touf. Toen ik eraan kwam was er heel wat discussie over de inplanting van de luchtmiddelen. De zone ten noorden van Islamabad was fel getroffen en de Amerikanen, die zeer vlug ter plaatse waren, wilden vooral al hun middelen vanuit het noorden van het land laten opereren, dus daar hadden we, samen met onze UNHAS helikopters genoeg capaciteit. Ik herinnerde mij een lijfspreuk van mijn grootvader dat "al het water naar de zee stroomt" en wees erop dat het overstromingsgebied zich wellicht geleidelijk stroomafwaarts langs de Indus zou verplaatsen. We moesten ons dus voorbereiden en alles klaar maken om onze middelen meer naar het zuiden toe te kunnen inzetten. Bijkomende UNHAS helikopter "operating bases" werden dus opgezet meer naar het Zuiden, in Multan, Sukur en Haiderabad, op ongeveer 150 km van de monding van de Indus in de Arabische Zee.

En zo geschiedde; het rampgebied breidde zich vrij vlug uit naar het Zuiden, met de grootste overstromingen in de Sindh provincie. De reddingsoperatie werd gestuurd door de NDMA - National Disaster Management Agency - met vooral onze UNHAS helikopters, Pakistaanse Army Aviation en de VS, die vooral in Khyber Pakhtunkhwa opereerden.

Émirats envoyèrent également des avions et des hélicoptères. Les États-Unis ont initialement déployé un C-130, quatre hélicoptères CH-47 Chinook et deux UH-60 Blackhawk, en partie à Chakalala, l'aéroport d'Islamabad, mais aussi à Ghazi au barrage de Tarbela, à 60 km au nord-ouest de la capitale. L'UNHAS a affrété 10 hélicoptères Mi-8/Mi-17.

Touf. Quand je suis arrivé, il y avait beaucoup de discussions sur le positionnement des moyens aériens. La zone située au nord d'Islamabad avait été durement touchée, et les Américains, présents sur le terrain très rapidement, voulaient que toutes leurs ressources opèrent à partir du nord du pays ; avec en plus nos hélicoptères de l'UNHAS, nous avions donc là-bas une capacité suffisante. Mais je me suis souvenu du dicton de mon grand-père selon lequel "toute eau s'écoule vers la mer" et j'ai fait remarquer que la zone d'inondation pourrait se déplacer progressivement vers l'aval, le long de l'Indus. Nous avons donc dû nous préparer et tout mettre en place pour déployer nos ressources plus au sud. D'autres bases d'opérations d'hélicoptères de l'UNHAS furent donc établies, à Multan, Sukur et Haiderabad, à quelque 150 km de l'embouchure de l'Indus vers la mer d'Oman.

Et c'est ce qui s'est passé : la zone sinistrée s'est rapidement étendue vers le sud, avec les inondations les plus importantes dans la province de Sindh. L'opération de sauvetage a été dirigée par la NDMA (National Disaster Management Agency), avec principalement nos hélicoptères UNHAS et l'aviation de l'armée pakistanaise, les États-Unis opérant surtout dans le Khyber Pakhtunkhwa.



UNHAS

De omvang van de ramp was veel groter dan initieel ingeschat. Op 17 augustus werd het VS contingent aangevuld met 12 CH-53E Sea Dragon helikopters van de US Marines, afkomstig van de "USS Peleliu" ontplooid de Arabische Zee. Half september werd deze helikoptervloot nog versterkt tot een totaal van 30 helikopters en drie C-130's, alle opererend in het Noordelijk deel van het land.

Toen de VS einde oktober besloot om zich geleidelijk terug te trekken werden twee UNHAS helikopters naar het noorden ontplooid om de ontstane leemte op te vullen. Deze helikopters zijn ter plaatse gebleven tot half december 2010.

L'ampleur de la catastrophe était bien plus importante que ce qui avait été initialement estimé. Le 17 août, le contingent américain a été complété par 12 hélicoptères CH-53E Sea Dragon des US Marines, provenant du "USS Peleliu" déployé en Mer d'Arabie. A la mi-septembre, cette flotte a été renforcée pour atteindre un total de 30 hélicoptères et trois C-130, tous opérant dans la partie nord du pays.

À la fin du mois d'octobre, lorsque les États-Unis décidèrent de se retirer progressivement, deux hélicoptères de l'UNHAS furent déployés au nord pour combler le manque. Ces hélicoptères restèrent en place jusqu'à la mi-décembre 2010.

USS Peleliu.



WDB. *Uit de voorgaande natuurrampen is nogmaals gebleken dat in de meeste rampgebieden het management van de reddingsacties in de handen is van militaire autoriteiten. De humanitaire hulporganisaties moeten dus rekening houden met deze aanpak en voorbereid zijn om met de militairen samen te werken. Dit is een enorm verschil bij het verlenen van humanitaire hulp in conflictzones. In dergelijk geval moet zeer vaak hulp geboden worden aan de bevolking die onder controle zijn van de rivaliserende partijen en het is fundamenteel dat de hulpverleners hun neutraal imago behouden.*

Misschien een tip voor onze civiele bescherming: Betrek militairen in het opmaken van een nationaal reddingsplan, in geval van ramp kan men de militaire middelen en expertise goed gebruiken.

Terwijl we deze tekst schrijven is Philippe Martou afwisselend in Kabul en Islamabad. Hij tracht er de humanitaire luchtdienst die sinds bijna 20 jaar actief was weer op gang te brengen – Zie het achterblad van dit magazine. In de volgende aflevering bespreken we onder meer de Covid19 operaties en brengen we u wellicht wat meer nieuws over de status van de UNHAS operaties in Afghanistan.

WDB. *Les précédentes catastrophes naturelles ont une fois de plus démontré que dans la plupart des zones sinistrées, la gestion des opérations de sauvetage est entre les mains des autorités militaires. Les organisations d'aide humanitaire doivent donc tenir compte de cette approche et être prêtes à travailler avec les militaires. Cela fait une différence énorme lorsqu'il s'agit de fournir une aide humanitaire dans des zones de conflit. Dans de tels cas, l'aide doit très souvent être acheminée vers des populations sous le contrôle de parties rivales, et il est fondamental que les travailleurs humanitaires conservent leur image de neutralité.*

Peut-être un conseil pour notre Protection Civile : faire participer les militaires à l'élaboration d'un plan de sauvetage national ; en cas de catastrophe, les ressources et l'expertise militaires peuvent être mises à profit.

En écrivant ces lignes, Philippe Martou se trouve alternativement à Kaboul et à Islamabad. Il tente de relancer le service aérien humanitaire qui a été actif pendant près de 20 ans - voir la couverture arrière de ce magazine. Dans le prochain numéro, nous aborderons, entre autres, les opérations Covid-19 et nous vous apporterons peut-être d'autres nouvelles sur l'état des opérations de l'UNHAS en Afghanistan.