

PIOTR RAPIŃSKI
(UNIWERSYTET ŁÓDZKI)*

Wykorzystanie sił powietrznych w Kongo Belgijskim w latach sześćdziesiątych XX wieku

Streszczenie. Krótko po uzyskaniu niepodległości przez Kongo (15 sierpnia 1960) na terenie młodej republiki doszło do secesji najbogatszej prowincji – Katangi. Dużą rolę w jej siłach zbrojnych odgrywało lotnictwo współpracy z armią stworzone z wydatną pomocą Belgów. Od chwili, gdy w walki między oddziałami secesjonistów a wojsk rządowych włączyły się siły międzynarodowe, znacząco wzrosła aktywność sił powietrznych Katangi. Lotnictwo katangijskie, dysponujące bardzo szczupłymi siłami, w krótkim czasie zdołało uniemożliwić prowadzenie jakichkolwiek działań siłom powietrznym kontyngentu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Mimo strat zadanych lotnictwu Katangi nie zostało ono całkowicie zniszczone, co pozwoliło później na jego odrodzenie. Ostatnim etapem działań wojskowych sił powietrznych na terenie młodego państwa były walki przeciwko Simbom, toczone od 1964 do 1965 r.

Słowa kluczowe: Kongo, powstanie Simbów, kolonializm, ONZ, najemnicy.

Dawne Kongo Belgijskie uzyskało niepodległość w 1960 r., mimo że było zupełnie do tego nieprzygotowane. Belgowie sądzili, że rozpoczęty w 1956 r. proces przejmowania kolonii przez lokalną afrykańską administrację zakończy się w drugiej połowie lat osiemdziesiątych, jednakże plan opracowany przez Anotoine’a van Bilsena nie został zrealizowany¹. O planach rządu belgijskiego wobec Konga najlepiej świadczy budowa wielkiej bazy wojskowej i lotniczej w Kaminie i Kitonie², którą władze kolonii zamierzały wykorzystywać do szkolenia personelu Belgijskich Sił Powietrznych oraz sił Paktu Północnoatlantyckiego (NATO). Na odstąpienie od planu A. van Bilsena złożyło się wiele czynników, m.in. bardzo szybkie uzyskanie niepodległości przez sąsiednie kolonie francuskie, a także nastroje panujące w zarządzanej przez Brukselę kolonii.

* Wydział Filozoficzno-Historyczny, Instytut Historii, Katedra Historii Polski Najnowszej, e-mail: p.rapinski@wp.pl.

¹ M. Hoare, *Droga do Kalamaty*, Warszawa 1993, s. 55.

² G.K. Van Nederveen, *USAF Airlift into the Heart of Darkness, the Congo 1960–1978. Implications for Modern Air Mobility Planners*, [b.m.] 2001, s. 2–5.

W chwili uzyskania niepodległości na terenie Konga oprócz oddziałów regularnej armii belgijskiej³ działały kierowane przez belgijskich oficerów oddziały Force Publique (FP). Była to formacja policyjna, złożona głównie z Afrykanów dowodzonych przez białych oficerów. W momencie przejścia władzy w kolonii przez miejscowych polityków najwyższym stopniem kolorowym oficerem w szeregach FP był starszy sierżant sztabowy Louis Bobozo⁴. W 1960 r. siły FP liczyły około 25 tys. ludzi. Zdecydowaną większość kadry, około 24 tys., stanowili Afrykanie, kontrolowani przez białą kadrę dowódczą liczącą 1,1 tys. Armia ta dysponowała również siłami powietrznymi, złożonymi z pięciu śmigłowców (dwa S-55 w i 3 Alouette SA.313B) oraz 11 samolotów łącznikowych⁵. Siły lotnicze przydzielone do FP nosiły oficjalną nazwę Aviation Militaire de la Force Publique (AVIMIL), a ich główną bazą pozostawało lotnisko N'Djili w Leopoldville. Oprócz tego na terenie kolonii funkcjonowały linie lotnicze Sabena Air Lines odpowiadające za przewozy pasażerskie. W skład floty powietrznej przewoźnika wchodziły samoloty transportowe DC-3 Dakota⁶. Te nad wyraz skromne siły musiały wystarczyć do pilnowania granic i porządku⁷ na obszarze o wielkości ponad 2 mln km² oraz granic lądowych o łącznej długości wynoszącej ponad 10 tys. km.

Zdecydowanie lepiej pod względem wyposażenia prezentowały się stacjonujące w Kongo jednostki belgijskiego lotnictwa wojskowego. W bazach w Kaminie i Kitonie zgromadzono 55 samolotów T-6 Harvard oraz 18 odrzutowców Fouga Magister. Oprócz tego między kolonią a metropolią działał most powietrzny obsługiwany przez transportowce DC-4, które wykonywały regularne loty na trasie Bruksela–Tyrpolis–Kair–Leopoldville–Kamina⁸.

Secesja położonej na południu kraju prowincji Katanga nastąpiła krótko po uzyskaniu niepodległości i wynikała z sojuszu dwóch z trzech najważniejszych polityków. Porozumienie to, zawarte przez lewicującego Patrice'a Lumumbę oraz Josepha Kasavubu, pozbawiło realnego wpływu na politykę młodego państwa lidera Confédération des associations tribales du Katanga (CONAKAT) Moise Tshombego, dla którego układ między partią P. Lumumby – Mouvement national congolaise-Lumumba (MNC-L) i ugrupowaniem J. Kasavubu – Association des Bakongo (ABAKO) oznaczał odrzucenie projektu państwa federacyjnego na wzór Jugosławii⁹. W tej sytuacji lider CONAKAT, ze wsparciem finansowym ze

³ Około 800 żołnierzy, nie licząc personelu i uczniów szkoły lotniczej w bazie Kamina. *Ibidem*, s. 5.

⁴ M. Hoare, *Piąte Komando*, Warszawa 1994, s. 39.

⁵ G.K. Van Nederveen, *op. cit.*, s. 2.

⁶ *Ibidem*, s. 1.

⁷ Od 1959 r. AVIMIL wykonywały zadania MROP (ang. Maintenance and restoration of law and order – kontrola i przywrócenie ładu i porządku).

⁸ G.K. Van Nederveen, *op. cit.*, s. 2.

⁹ P. Rapiński, *Najemnicy – czyli Rafał Gan-Ganowicz w Kongo. Część I*, <http://historykon.pl/najemnicy-czyli-rafal-gan-ganowicz-w-kongo-czesc-1/4/> (dostęp: 9 II 2017).

strony belgijskich koncernów górniczych działających na terenie Katangi, rozpoczął przygotowania do secesji. W zamiarze oderwania bogatego regionu od Konga utwierdził go bunt żołnierzy FP.

Krótkotrwała rebelia FP wynikała z całkowitego upadku morale i dyscypliny spowodowanego natychmiastowym zwolnieniem ze służby wszystkich białych oficerów oraz awansowania o jeden stopień wszystkich Afrykanów pozostających w służbie. Zrewoltowani żołnierze opuścili koszary i ruszyli na osiedla kolonistów. Napady, mordy i gwałty dokonywane przez buntowników doprowadziły do masowej ucieczki białej ludności do dużych miast, poza granice Konga, a także na spokojniejsze obszary, wśród których wymienić można m.in. Katangę. W odpowiedzi na te niepokoje społeczne armia belgijska zmobilizowała oddziały spadochroniarzy, które zostały wzmocnione jednostkami stacjonującymi w Rwandzie i ściągniętymi z baz NATO w Niemczech. Ogółem do 18 lipca Belgowie zgromadzili w Kongo 10 tys. żołnierzy¹⁰.

Siły te 10 lipca 1960 r. rozpoczęły zwalczanie zrewoltowanych oddziałów tubylczych, które przybrały nazwę Armée Nationale du Congo (ANC). Premier Lumumba porównał interwencję belgijskiej armii do kolonialnego zamachu stanu i wezwał na pomoc ONZ. Nie powstrzymało to jednak Belgów przed zbombardowaniem portu w Matadi w dniu 11 lipca¹¹. Między 10 a 11 lipca lotnictwo belgijskie straciło jednego T-6 Texan¹². Kolejna maszyna tego typu została utracona 18 lipca w pobliżu Inkisi. Oprócz wyżej wymienionych Belgowie utracili jeszcze dwa kolejne Texany, dwa śmigłowce Alouette i transportowego C-119¹³, który rozbił się 19 lipca. Większość strat została poniesiona podczas ewakuacji cywilów z atakowanych przez miejscową ludność farm¹⁴.

W czasie gdy kongijski premier wzywał na pomoc Narody Zjednoczone, jego przeciwnik polityczny M. Tshombe ogłosił secesję Katangi. Dnia 14 lipca, czyli dzień po powstaniu niepodległego państwa Katanga, ONZ wyraziło zgodę na wysłanie sił pokojowych do Afryki. W ich skład miały wchodzić kontyngenty wystawione przez Austrię, Birmę, Brazylię, Filipiny, Gwineę, Holandię, Indie, Indonezję, Iran, Irlandię, Kanadę, Malezję, państwa afrykańskie, Szwecję, Tunezję, Włochy oraz Zjednoczoną Republikę Arabską¹⁵. Zorganizowana przez ONZ misja pokojowa pod nazwą „Opération des Nations unies au Congo” (ONUC) miała za zadanie położyć kres secesji, przywrócić porządek w kraju i zakończyć interwencję Belgów.

¹⁰ G.K. Van Nederveen, *op. cit.*, s. 7.

¹¹ *Ibidem*, s. 8.

¹² Maszyna nosiła numer H-202. T. Cooper, *Congo, Part 1, 1960–1963*, http://www.acig.info/CMS/index.php?option=com_content&task=view&id=135&Itemid=62 (dostęp: 15 IX 2015).

¹³ Maszyna nosiła numer CP-36. *Ibidem*.

¹⁴ D. Kowalczyk, *Katanga 1960–1963 – awantura w sercu Afryki. Część pierwsza*, „Militaria XX wieku. Wydanie Specjalne” 2015, nr 3 (43), s. 80.

¹⁵ *Ibidem*, s. 75.

Początkowo siły pokojowe ONZ zajęły się głównie przygotowaniem gruntu pod przyszłą interwencję, co w całej rozciągłości wykorzystali miejscowi politycy. Za sprawą lewicowego polityka brytyjskiego, wyznaczonego na przedstawiciela ONZ w Kongo, Conora Cruise'a O'Briena Belgowie wycofali się z Kongo, pozostawiając sporo sprzętu¹⁶. Widząc, że ONUC zajmuje się głównie ściąganiem do kraju kolejnych jednostek wojskowych, z wydatnym wsparciem amerykańskiego lotnictwa¹⁷, Albert Kalonji, przywódca plemienia Baluba, ogłosił secesję Kasai Południowego. Plemię Balubów zamieszkiwało również obszary Katangi, jednakże katangijski szczerp Balubów fanatycznie wspierał rząd P. Lumumby¹⁸.

Pierwszy premier Konga nie próżnował i dzięki wsparciu ZSRR¹⁹ przerzucił na północ kraju znaczne siły, które bardzo sprawnie poradziły sobie z secesjonistami A. Kalonjiego²⁰ w największych ośrodkach. Pacyfikacja prowincji trwała zdecydowanie dłużej. Czas ten doskonale wykorzystywał M. Tschombe oraz pozostający w Stanleyville politycy, którzy przyglądali się coraz lepszym stosunkom między premierem młodego kraju a ZSRR. W tej sytuacji zapewne inspirowany przez Centralną Agencję Wywiadowczą (CIA) płk Joseph-Désiré Mobutu przystąpił do rozprawy z legalnymi władzami. Zamach stanu się udał, a pozbawiony władzy premier przez kilka miesięcy się ukrywał.

W grudniu 1960 r. jego zwolennicy, na czele z Antoine'em Gizengą, powołali konkurencyjny rząd z siedzibą w Stanleyville (prowincja Kivu). Wkrótce wierne mu wojska rozpoczęły walkę z oddziałami płk. Mobutu. Pogorszyła się również sytuacja P. Lumumby, który na początku 1961 r. został aresztowany przez oddziały rządowe. Początkowo przebywał w areszcie domowym; 17 stycznia podjął udaną próbę ucieczki. Szczęście szybko go jednak opuściło – wkrótce ponownie go pojmano i przeniesiono do więzienia na terenie Katangi. Na miejscu pierwszy premier Konga został zamordowany przez ludzi M. Tschombego²¹.

Czas, który upłynął od ogłoszenia niepodległości przez Katangę, został dobrze wykorzystany przez M. Tschombego i jego ludzi. Przystąpili oni do tworzenia regularnej armii złożonej z białych najemników. Ważnym elementem wojska katangijskiego okazało się lotnictwo. Jego załóżkiem było pięć samolotów

¹⁶ T. Cooper, *op. cit.*

¹⁷ W. Dorn, *The UN's First „Air Force”: Peacekeepers in Combat, Congo 1960–64*, „The Journal of Military History” 2013, vol. LXXVII, s. 1402.

¹⁸ D. Kowalczyk, *op. cit.*, s. 77.

¹⁹ Rząd Lumumby korzystał głównie z samolotów Ił-14, które nosiły wówczas kongijskie znaki przynależności państwowej. Oprócz tego żołnierze ANC byli szkoleni przez oficerów czeskosłowackich. W okresie późniejszym w Kongo pojawiły się także oddziały kubańskich partyzantów, współpracujących z partyzantką komunistyczną, która opanowała znaczne obszary kraju podczas powstania Simbów wywołanego w 1963 r. przez zwolenników P. Lumumby. R. Warszewski, *Kongo 1965*, Warszawa 2014, s. 136.

²⁰ D. Kowalczyk, *op. cit.*, s. 77.

²¹ Lumumba został najpierw pobity, a następnie w nocy z 17 na 18 I 1961 r. rozstrzelany przez Belgów i członków służb specjalnych Katangi. R. Warszewski, *op. cit.*, s. 133–135; T. Butcher, *Rzeka krwi. Podróż do pękniętego serca Afryki*, Warszawa 2009, s. 68–69.

DeHavilland Dove, jeden DeHavilland Heron, osiem Texanów, Piper L-18C oraz dwa śmigłowce Alouette II i S-55²². Sprzęt ten został przejęty po AVIMIL, który przebazował wszystkie swoje samoloty do bazy w Kaminie. Siły te zostały wzmocnione lekkimi odrzutowcami Fouga Magister, zakupionymi przez rząd Katangi bezpośrednio u producenta²³. Katangijczycy kupili ogółem dziewięć maszyn tego typu, ale tylko trzy dotarły do Konga. Za dostarczenie sprzętu odpowiadała wspierana przez CIA firma Seven Seas Airways²⁴. Przywiozła ona do Katangi trzy odrzutowce w lutym 1961 r., na pokładzie Boeinga 377 Stratocrusier. Pozostałe sześć odrzutowców znalazło się w Kongo-Brazaville, skąd zamierzano przetransportować je do Katangi. Ostatecznie sześć maszyn zapakowanych w skrzynie wróciło do Belgii, gdzie trafiły do magazynów belgijskich Królewskich Sił Powietrznych.

Oprócz tego sprowadzono grupę samolotów szkolnych Texan i transportowych Dornierów Do-28²⁵. Odpowiedzialność za sformowanie grupy Texanów oraz wprowadzenie jej do walki spadła na polskiego pilota i asa myśliwskiego Jana Zumbacha. Tschombe miał zatrudnić go w charakterze dowódcy²⁶ Force aérienne katangaise (FAK)²⁷, jednakże zawarcie kontraktu między Polakiem a władzami Katangi nastąpiło w styczniu 1962 r. Wcześniej jednym z najaktywniejszych pilotów służących w siłach M. Tschombego był Pierre Magain²⁸, odpowiedzialny za loty na Magistrze, oraz Joseph Deulin, który najprawdopodobniej pilotował głównie Texany. Oprócz tego wiadomo o dużej roli, jaką w działalności FAK odgrywał południowoafrykański pilot Jerry Purren²⁹.

Pierwsze straty FAK odniósł w sierpniu 1961 r., gdy oddziały ONUC przejęły lotnisko (i co najmniej dwa samoloty DeHavilland Dove) w Elisabethville. Akcja ta spowodowała jednak utratę przez ONUC trzech śmigłowców³⁰. Działania

²² T. Cooper, *op. cit.*

²³ D. Kowalczyk, *Katanga 1960–1963 – awantura w sercu Afryki. Część druga*, „Militaria XX wieku. Wydanie Specjalne” 2015, nr 4 (44), s. 62.

²⁴ W. Dorn, *op. cit.*, s. 1403.

²⁵ D. Kowalczyk, *Katanga... część druga*, s. 62.

²⁶ J. Zumbach, *Ostatnia walka. Moje życie jako lotnika, przemysłowca i poszukiwacza przygód*, Warszawa 2014, s. 236.

²⁷ W literaturze również jako Aviation katangaise (AVIKAT).

²⁸ D. Kowalczyk, *Katanga... część druga*, s. 62.

²⁹ Według dokumentów ONZ w FAK służyli również: Jacques Demoulin Roger Joseph Bracco, Laurent Emil Foquet, Patrick Voslco, André Pierre Bougers, James Fermont, Malcom David Glasspole, Gerardus Marcel Latte, Jan Van Rissehem i Peter Wicsteed. UN. Archives, *Report to the Secretary-General from the Officer-In-Charge of the United Nations Operation in the Congo on Developments Relating to the Application of the Security Council Resolutions of 21 February and 24 November 1961. Annex I, Foreign military personel reported to ONUC to have been at large in Katanga as from January 1962*, ref. code. S/5053/Add.12, s. 2, 12, 13, 17, 21, 34, 35; *ibidem*, *ADDENUM TO ANNEXES I AND II. Foreign military personel reliably reported to ONUC to have been at large in Katanga as from January 1962*, 13 November 1962, ref. code S/5053/Add.12/Add.1, s. 2–7.

³⁰ We wrześniu 1961 r. FAK dysponowała już tylko jednym samolotem, gdyż pozostałe miały zostać przejęte na lotnisku w Elisabethville, a drugi odrzutowiec miał zostać utracony w wyniku

bojowe lotnictwa Katangi wymierzone przeciwko siłom pokojowym rozpoczęły się jesienią 1961 r., gdy oddziały ONUC przystąpiły do rozpoczęcia Operacji „Morthor”. Według części autorów pierwszym „chrztem bojowym” dla lotnictwa Katangi miało być zbombardowanie Manono przez dwie cywilne maszyny doraźnie przerobione na bombowce³¹.

Do pierwszego lotu bojowego w historii lotnictwa Katangi doszło w dniu 14 września 1961 r., gdy samotny odrzutowiec Fouga Magister zbombardował pozycje otoczonej irlandzkiej kompanii piechoty. Poprzedniego dnia Irlandczycy skutecznie odparli ataki nieprzyjaciela, niszcząc co najmniej trzy katangijskie moździerze³². Nie oznaczało to jednak, że sytuacja kompanii jest korzystna – w kolejnych godzinach Irlandczycy wycofali się na pozycje otoczone zaroślami oraz innymi przeszkodami, które uniemożliwiały Katangijczykom podjęcie udanego ataku³³. Od 13.00 do 17.00 naloty powtarzały się co dwie godziny. W ich trakcie pilotowi udało się zniszczyć wszystkie środki transportu znajdujące się na terenie zajmowanym przez Irlandczyków, a także ranić dwóch żołnierzy³⁴.

Następnego dnia samotny Magister pilotowany przez P. Magaina zaatakował lotnisko w Elisabethville, na którym zniszczeniu uległo kilka samolotów należących do ONUC, m.in. maszyna wykorzystywana przez Sekretarza Generalnego ONZ Daga Hammarskjölda³⁵. Oprócz tego samolot belgijskiego najemnika ostrzeliwał siedzibę dowództwa „błękitnych hełmów”, a jej aktywność w rejonie Jadotville pośrednio przyczyniła się do kapitulacji irlandzkiej kompanii³⁶. Nie był to jednak jedyny przejaw działalności FAK.

wypadku spowodowanego nieostrożnością pilota, który próbował przelecieć pod linią wysokiego napięcia. W. Dorn, *op. cit.*, s. 1404.

³¹ Istnieją poważne rozbieżności odnośnie do dokładnej daty „chrztu bojowego” FAK. Według Daniela Kowalczuka miało do niego dojść podczas walk oddziałów katangijskich z plemieniem Balubów, kiedy samolot DH-104 Dove wykonywał loty rozpoznawcze w rejonie rzeki Ankoro. D. Kowalczyk, *Skrzydła Katangi – Force Aérienne Katangaise. Pod znakiem miedzianych krzyży*, „Militaria XX wieku. Wydzanie Specjalne” 2016, nr 1 (47), s. 25; S.R. Weissmann, *American Foreign Policy in the Congo*, London 1974, s. 183.

³² M. Whelan, *The Battle of Jadotville. Irish soldiers in combat in the Congo 1961*, Dublin 2006, s. 39.

³³ *Ibidem*, s. 40.

³⁴ Byli to szeregowcy James Joseph Tahaney oraz Edward James Gormley. *Ibidem*, s. 41, 89–90.

³⁵ Samolot DC-6 o nazwie własnej „Albertina” i numerach rejestracyjnych SE-BDY. Maszyna została zestrzelona 18 IX 1961 r. przez nierozpoznany, prawdopodobnie południowoafrykański samolot. G. Björkdahl, *I have no doubt Dag Hammarskjöld's plane was brought down*. Göran Björkdahl has interviewed eye-witnesses who were afraid to come forward in 1961, <https://www.theguardian.com/world/2011/aug/17/dag-hammarskjold-crash-goran-bjorkdahl> (dostęp: 10 II 2017); J. Berger, G. Smith, *Dag Hammarskjöld: evidence suggests UN chief's plane was shot down*, <https://www.theguardian.com/world/2011/aug/17/dag-hammarskjold-un-secretary-general-crash> (dostęp: 10 II 2017).

³⁶ Samotny odrzutowiec atakował pozycje irlandzkiej kompanii w Jadotville co najmniej kilkakrotnie, utrudniając m.in. odbiór zaopatrzenia dostarczonego odciętym żołnierzom przez śmigłowiec należący do ONUC. Wiele lat po zakończeniu misji w Kongo przed bramą jednych z koszar na

W kolejnych tygodniach siły ONUC przystąpiły do gromadzenia lotnictwa myśliwskiego, zdolnego do powstrzymania ataków sił powietrznych secesjonistów. Najważniejszą częścią kontyngentu okazały się szwedzkie myśliwce SAAB J-29 Tunnan, sprowadzone w październiku 1961 r. W ciągu całej misji ONUC do Kongo przybyły również cztery etiopskie F-86 Sabre³⁷. Swoje myśliwce przysłały również Iran³⁸, Filipiny³⁹, Etiopia⁴⁰, a Indie posłały do Kongo sześć⁴¹ lekkich bombowców B(1)58 Canabera⁴². Całość wspierały samoloty transportowe przysłane do Kongo m.in. przez Brazylię, Argentynę, Szwecję i Norwegię⁴³. Najważniejszą rolę w lotnictwie ONUC odgrywali Szwedzi oraz Hindusi. To właśnie hinduskie Canabery odpowiadały za serię ataków naziemnych przeprowadzonych na bazy FAK.

Zimowa ofensywa ONUC rozpoczęła się 5 grudnia⁴⁴ 1961 r. Jednym z pierwszych celów indyjskich bombowców było lotnisko w Kolwezi, choć Canabery atakowały również transporty kolejowe⁴⁵ i lotnisko w Jadotville. Podczas nalotu na Kolwezi zniszczony miał zostać odrzutowiec o rejestracji KAT-93⁴⁶, jednakże w rzeczywistości maszyna została ewakuowana. Piloci z Indii wspominali także o przeniesieniu obozu wojskowego lub policyjnego, położonego w odległości dwóch km na północny wschód od starego lądowiska w Elisabethville.

terenie Irlandii stanął wycofany z irlandzkiego lotnictwa wojskowego samolot tego typu. Samolot-pomnik licznie odwiedzali irlandzcy weterani kongijskiej misji twierdzący, że podczas walk w rejonie Jadotville trafili maszynę ogniem broni ręcznej. Na dowód tego mieli wskazywać na wgniecenia na różnych elementach samolotu. M. Whelan, *op. cit.*, s. 41, 43, 46, 54.

³⁷ W. Dorn, *op. cit.*, s. 1406.

³⁸ W skład irańskiego kontyngentu lotniczego wchodził m.in. Amir Kamiabipour, kpt. Mostafa Hadj Seyed Javadi oraz porucznicy Iracji Mostafavi, Vahid Kimiagar, Mohsen Memarian, Mohammad Alaghband, Esmaeel Memari, Mohammad Abolmoluk, Mohammad Pezeshki, Nasser Zolali, Ali Akbar Farywar oraz 33 członków obsługi naziemnej. *North American F-86 F Sabre*, <http://www.iaaf.net/north-american-f-86-f-sabre/> (dostęp: 10 II 2017).

³⁹ Sześć maszyn F-86 E Sabre. *Ibidem*.

⁴⁰ Cztery myśliwce F-86 Sabre. W. Dorn, *op. cit.*, s. 1406.

⁴¹ *UN Mission – Congo (IAC-I)*, http://www.indianairforce.gov.in/show_page.php?pg_id=160 (dostęp: 10 II 2017).

⁴² *Ibidem*.

⁴³ Dywizjon brazylijsko-argentyński liczył 10 samolotów DC-3. Oprócz tego wykorzystywano jednostkę szwedzko-norweską wyposażoną w śmigłowce H-13 i H-19. *First Progress Report to the Secretary-General from His Special Representative in the Congo, Ambassador Rejeshwar Dayal 21 September 1960*, UN. Archives, 26 September 1960, ref. code S/4531/Corr.1, s. 3.

⁴⁴ Istnieją tu pewne rozbieżności między niektórymi źródłami – m.in. wspomnieniami działającego w rejonie pogranicza rodezyjsko-katangijskiego pilota Królewskich Rodezyjskich Sił Powietrznych a opracowaniem W. Dorna. *Vide*: P.J.H. Pether-Bowyer, *Winds of destruction: The Autobiography of a Rhodesian Combat Pilot*, Johannesburg 2003, s. 76; W. Dorn, *op. cit.*, s. 1407.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ Maszyna o rejestracji KAT-92 została utracona na lotnisku w Elisabethville podczas podjętej przez ONUC Operacji „Rumpunch”. D. Kowalczyk, *Skrzydła Katangi...*, s. 30.

Warto podkreślić, że ataki przeprowadzane przez lotnictwo ONUC odbywały się tylko z użyciem działek pokładowych, gdyż kontyngent lotniczy nie otrzymał zapasów bomb. Zgodę na ich wykorzystanie wydano dopiero 7 grudnia. Wykorzystanie tysiącfuntowych bomb ograniczono jednak do akcji przeciwko wykrytym na ziemi samolotom, pasom startowym i lotniskom⁴⁷. Siły powietrzne ONUC nie zdołały zniszczyć najcenniejszego katangijskiego samolotu, który ewakuowano poza granice Katangi jeszcze przed rozpoczęciem uderzeń na lotniska kontrolowane przez secesjonistów. Dnia 30 listopada P. Deulin otrzymał dymisję z rąk kpt. Jeana Marie Ngosy, dowódcy katangijskiego lotnictwa, podejrzewanego przez część badaczy o udział w zestrzeleniu maszyny, na pokładzie której znajdował się D. Hammarskjöld⁴⁸.

Grudniowa ofensywa sił lądowych i powietrznych ONUC była na bieżąco obserwowana przez sąsiadujące z Kongiem państwa, m.in. Rodezję. Królewskie Rodezyjskie Siły Powietrzne prowadziły regularne loty patrolowe wzdłuż granicy z Katangą i Kongiem. Do akcji tych wykorzystywano zazwyczaj myśliwce odrzutowe DeHavilland FB9 Vampire. Na obszarze granicznym dochodziło do przelotów w rejon działań ONUC lub prowadzenia nasłuchu na częstotliwościach radiowych wykorzystywanych przez lotnictwo „błękitnych hełmów”. Szczególnym zainteresowaniem cieszyła się komunikacja radiowa prowadzona przez pilotów indyjskich lekkich bombowców Canabera, którzy posługiwali się znakiem wywoławczym „Tygrys”⁴⁹.

W ciągu kilku pierwszych dni aktywnych lotów bojowych indyjskie bombowce skutecznie rozstrzelały stacjonujące na katangijskich lotniskach maszyny FAK. Po zniszczeniu sił powietrznych Katangi nieliczna flota powietrzna ONUC przystąpiła do wspierania własnych jednostek naziemnych. Jednocześnie wywiad „błękitnych hełmów” zbierał informacje na temat prowadzonych przez rząd M. Tschombego prób odbudowy katangijskiego lotnictwa. Według raportów wywiadu secesjoniści mieli w tym celu dokonać zakupu dużej liczby P-51 Mustang⁵⁰. Odbudowa FAK przeciągnęła się do października 1962 r., gdy do ONUC dotarła informacja o zakupieniu przez rząd Katangi 40 szkolnych Harvardów⁵¹.

Rząd M. Tschombego zadbał również o zapewnienie odpowiedniej obsady personalnej, pozyskał wielu nowych białych pilotów i członków personelu naziemnego⁵².

⁴⁷ W. Dorn, *op. cit.*, s. 1408.

⁴⁸ D. Kowalczyk, *Skrzydła Katangi...*, s. 30; S. Williams, *Who killed Hammarskjöld? The UN, the Cold War and the white supremacy in Africa*, Oxford 2014, s. 204.

⁴⁹ P.J.H. Petter-Bowyer, *op. cit.*, s. 76–77.

⁵⁰ W. Dorn, *op. cit.*, s. 1410.

⁵¹ Nazwy Harvard używano w odniesieniu do North American T-6 Texan poza krajami Wspólnoty Brytyjskiej. *Ibidem*, s. 1411.

⁵² Polski lotnik wymienia wśród nich pilotów Witolda Łanowskiego i Bucika, którzy zostali zaangażowani przez samego J. Zumbacha. Oprócz nich z imienia i nazwiska wspomina również: Rogera Plessa, Jean-Marca Pignona, Renaud Desnersa, Petera Weksteada, Petera Glaspoola i Witolda

Punkt zborny dla ludzi i sprzętu zgromadzonego w Europie wyznaczono w Lizbonie, skąd następnie przez Angolę⁵³ docierali do Katangi.

Odbudowa lotnictwa FAK następowała powoli i rozpoczęła się pod koniec maja 1962 r. Opóźnienia wynikały z trudności sprowadzenia do Afryki personelu technicznego oraz sprzętu. Ten najpierw docierał do Angoli, gdzie następnie był montowany lub w skrzyniach wysyłany jedyną linią kolejową łączącą portugalską kolonię z Katangą⁵⁴. W celu ominięcia europejskich współpracowników M. Tschombego część sprzętu starano się pozyskać w Republice Południowej Afryki. W ten sposób z Johannesburga sprowadzono m.in. transportowego Lockheed Loadstara, cztery kolejne T-6 Texan oraz dwie Cessny⁵⁵. Później zakupiono również dwa myśliwce odrzutowe DeHavilland FB9 Vampire, utracone podczas przeprowadzonych w grudniu 1962 r. nalotów ONUC na lądowiska wykorzystywane przez FAK⁵⁶.

Na rok 1962 przypada także próba stworzenia lotnictwa kongijskiego, podlegającego rządowi centralnemu. Lotnictwo to miało powstać dzięki pomocy misji ONZ i Belgów. W połowie roku Force aérienne congolaise (FAC) dysponowały już trzema transportowcami DC-3, jednym DC-4, Dornierem Do-27, dwoma DH-104 Dove, dwoma Piperami PA-20, dwoma T-6 i DC-3 należącym do Air Congo. Oprócz tego w skład FAC wchodził śmigłowiec Sikorsky S-55⁵⁷. Największą bolączką FAC okazał się zły stan sprzętu oraz brak pilotów. Nie powiodła się również próba zakontraktowania pilotów angielskich, którzy opuścili Kongo po kilku tygodniach, widząc brak profesjonalizm kongijskiej obsługi naziemnej⁵⁸.

Z pomocą gen. Mobutu przyszło CIA, które zatrudniło do służby w FAC Kubańczyków współpracujących z Amerykanami podczas nieudanej próby inwazji w Zatoce Świń⁵⁹. Jednocześnie dowództwo ONUC ponownie wystąpiło z prośbą o wzmocnienie kontyngentu lotniczego. Pozytywnie na wezwanie odpowiedzieli Szwedzi, którzy przysłali kolejne J-29. W tym samym czasie lotnictwo FAK wspierało jednostki naziemne. Ataki na kolumny „nordystów”, jak w Katandze określano zwolenników rządu w Leopoldville, przeprowadzono m.in. w rejonie Kongolo i Albertville⁶⁰. Później T-6 FAK wspierały oddziały żandarmów oraz białych najemników dowodzonych przez mjr. Jeana Schramme'a⁶¹.

Kurowskiego. Poza tym we wspomnieniach Polaka wymieniony z nazwiska został Belg Van Riesigh. *Ibidem*, s. 243, 246, 251, 276, 279, 300.

⁵³ Wówczas portugalską kolonię.

⁵⁴ J. Zumbach, *op. cit.*, s. 248, 282.

⁵⁵ *Ibidem*, s. 279.

⁵⁶ *Ibidem*, s. 306–307.

⁵⁷ D. Kowalczyk, *Od „Unokat” do „Wielkiego Szlema” – operacje lotnicze w Kongo w latach 1961–1964*, „Militaria XX wieku. Wydanie Specjalne” 2016, nr 2 (48), s. 23.

⁵⁸ *Ibidem*.

⁵⁹ *Ibidem*, s. 24.

⁶⁰ J. Zumbach, *op. cit.*, s. 260–266.

⁶¹ *Ibidem*, s. 292–296, 300–301.

Oprócz T-6 aktywnie działały transportowce, które wykorzystywano zarówno do lotów bojowych w charakterze bombowców, jak i do transportu chorych oraz rannych. Dużą rolę w działalności katangijskiego lotnictwa odegrała spora liczba doraźnych pasów startowych. Zazwyczaj do tego celu wykorzystywano porzucone przez belgijskich kolonistów plantacje.

W grudniu 1962 r. działalność lotnictwa katangijskiego została poważnie ograniczona przez aktywność szwedzkich odrzutowców, które regularnie pojawiały się na trasie przelotów maszyn FAK. Między lotnikami obu stron nie dochodziło jednak do walk. Ataki następowały dopiero w momencie, gdy samoloty katangijskie znajdowały się na ziemi. W powietrzu piloci szwedzcy zachowywali się wobec najemnych pilotów bardzo kurtuazyjnie⁶².

Likwidacja sił powietrznych Katangi polegała głównie na nalotach na lotniska połowe wykorzystywane przez FAK. Była to tzw. operacja „Wielki Szlem”, rozpoczęta 29 grudnia 1962 r. Jej bezpośrednią przyczyną miało być przechwycenie rozkazów katangijskiego dowództwa, które domagało się, by Texany FAK zbombardowały lotnisko ONUC w Elisabethville⁶³. Uderzenia rozpoczęły się od ataków na lotnisko w Kolwezi-Kengere, gdzie trzy szwedzkie maszyny zostały nieskutecznie ostrzelane z ziemi⁶⁴. Pierwszego dnia zniszczono cztery katangijskie maszyny⁶⁵. Siły ONUC, w trakcie 66 lotów bojowych przeprowadzonych między 28 grudnia a 4 stycznia, potwierdziły zniszczenie sześciu maszyn na ziemi i jedno prawdopodobne zestrzelenie⁶⁶.

W świetle wspomnień polskiego najemnika występującego w Katandze pod pseudonimem John Brown doniesienia o całkowitym zniszczeniu lotnictwa zbuntowanej prowincji wydają się przesadzone. Według niego część maszyn udało się ewakuować do Angoli⁶⁷. Naloty prowadzone przez siły ONUC nie powstrzymały jednak FAK od wykonywania lotów bojowych – katangijskie Texany pozostawały aktywne aż do 5 stycznia, kiedy nastąpiła ostateczna ewakuacja do Angoli⁶⁸, na terenie której zgromadzono 15 sprawnych maszyn różnych typów⁶⁹.

Wyparcie oddziałów secesjonistów dziewięciu wspierających ich jednostek do Angoli oraz faktyczna detronizacja i wygnanie M. Tschombego nie położyły jednak kresu rozlewowi krwi. Wkrótce rozpoczęło się tzw. powstanie Simbów, rebelia zorganizowana przez pozbawionych realnego wpływu na władzę w Kongo zwolenników P. Lumumby. Na czele rebelii stanęli Pierre Mulele, Gaston

⁶² *Ibidem*, s. 306–307.

⁶³ W. Dorn, *op. cit.*, s. 1414.

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ J. Zumbach, *op. cit.*, s. 313.

⁶⁶ W. Dorn, *op. cit.*, s. 1414–1415.

⁶⁷ *Ibidem*, s. 1416.

⁶⁸ J. Zumbach, *op. cit.*, s. 321.

⁶⁹ D. Kowalczyk, *Od „Unokat”...*, s. 32.

Soumialot oraz Christophe Gbenye. Powstańcy, mimo opanowania znacznej części Kongo, nie zdołali stworzyć własnych sił powietrznych, dysponowali również bardzo ograniczonymi środkami obrony przeciwlotniczej.

Oddziały mulelistów lub lumumbistów, jak określano powstańców, często składały się z młodzieńców w wieku od 12 do 20 lat, którą określano jako *jeunesse*⁷⁰. Powstańcy regularnie brali udział w walkach z oddziałami ANC, pozostając pod wpływem narkotyku przygotowywanego przez współpracujących z mulelistami czarowników. Tak zwana *dawa* miała zapewniać im możliwość przemiany wystrzelonych w ich stronę pocisków w wodę i pokonywania przeciwnika przez „rzucenie wzrokiem”⁷¹. Przekonanie o potędze, jaką miało zapewnić zażywanie *dawy*, często odbijało się negatywnie na potencjale mulelistów, którzy odrzucali propozycje udziału w ćwiczeniach⁷². „Rzucanie wzrokiem” lub prowadzenie ataku na pozycje przeciwnika w narkotycznym szale mogło robić wrażenie na Kongijczykach, wśród których silnie zakorzenione były wierzenia w magię, ale nie na kubańskich pilotach i białych najemnikach. Tych ostatnich zaangażowano do udziału w konflikcie. Krótko po tym prezydent J. Kasavubu zdecydował się na powierzenie misji stworzenia nowego rządu M. Tschombemu, który po upadku Katangi przebywał na emigracji w Madrycie.

Działania przeciwko Simbom były podobne do akcji prowadzonych przeciwko zbuntowanej Katandze, z tym że za sterami samolotów FAC zasiadali głównie zwerbowani przez CIA Kubańczycy⁷³. Piloci doskonale znali powierzony im sprzęt, czyli T-6 Texan, nieco nowocześniejsze T-28 Trojan⁷⁴ i dwusilnikowe B-26K Invader. Niestety nieznana jest dokładna liczba maszyn używanych przez FAC. Wiadomo, że co najmniej cztery B-26 zostały sprowadzone z bazy Sił Powietrznych Armii Stanów Zjednoczonych (USAAF) Clark na Filipinach⁷⁵.

Pierwsza dostawa nowego sprzętu dotarła w sierpniu 1964 r., niestety dwie dostarczone wówczas maszyny znajdowały się w złym stanie technicznym. Ostatecznie do Kongo wysłano jeszcze dziewięć B-26 pochodzących z bazy Hurlburt Field na Florydzie⁷⁶. Oprócz tego sporą rolę w walce przeciwko powstańcom

⁷⁰ M. Hoare, *Piąte...*, s. 16.

⁷¹ *Ibidem*, s. 17.

⁷² Przekonał się o tym Ernesto „Che” Guevara, który brał udział w rebelii Simbów na czele oddziału kubańskich rewolucjonistów. R. Warszawański, *op. cit.*, s. 138–143.

⁷³ Część opracowań amerykańskich podaje, że w FAC mieli służyć również najemnicy z Afryki Południowej oraz Europy. P. Gleijeses, „*Flee! The White Giants Are Coming!*”: *The United States, Mercenaries, and the Congo, 1964–1965*, [w:] *Empire and Revolution. The United States and the Third World since 1945*, eds P.L. Hahn, M.A. Heiss, Columbus 2001 s. 80.

⁷⁴ Według części źródeł siły FAC dysponowały dziewięcioma T-28 i taką samą liczbą B-26. M. Hoare, *Piąte...*, s. 76.

⁷⁵ R.C. Johnson, *Heart of Darkness: the Tragedy of Congo 1960–1964*, <http://worldatwar.net/chandelle/v2/v2n3/congo.html> (dostęp: 11 II 2017).

⁷⁶ *Ibidem*.

odegrały samoloty transportowe C-130, wykorzystywane głównie podczas operacji „Dragon Rouge”⁷⁷ i „Dragon Noire”.

Siły FAC były używane głównie do ataków na kolumny powstańców oraz ich umocnione punkty oporu. Zazwyczaj w operacjach tego typu blisko współpracowało z oddziałami lądowymi, wśród których na pierwsze miejsce wysuwa się dowodzone i zorganizowane przez najemnego oficera Mike’a Hoare’a 5 Komando ANC. Jednostka odegrała dużą rolę w działaniach na terenie Kongo, polegających głównie na odbijaniu z rąk Simbów białych zakładników. W walkach z powstańcami dużą pomoc dla jednostek „Szalonego Mike’a” stanowiło lotnictwo, które prowadziło nie tylko rozpoznanie trasy, lecz także odpowiadało za ataki na stanowiska powstańców. Przykładem takiej współpracy mogą być choćby opisywane przez M. Hoare’a walki o Kindu, gdzie kubańscy piloci niszczyli z powietrza blokując drogę pojazdom 5 Komanda barykady oraz atakowali port rzeczny. Przez cały czas między oddziałami naziemnymi a ich wsparciem powietrznym utrzymywano kontakt radiowy⁷⁸. Należące do FAC samoloty wykorzystywano również w roli powietrznych taksówek dla oficerów⁷⁹.

Podsumowując działalność sił powietrznych wszystkich stron konfliktów w Kongo (ONUC, FAK oraz FAC), można stwierdzić, że stosunkowo nieliczne lotnictwo współpracy z wojskami lądowymi może stanowić poważne zagrożenie dla liczniejszych i lepiej uzbrojonych sił przeciwnika. Do zniszczenia słabego lotnictwa współpracy z armią konieczne jest zaangażowanie dużych sił, których sprowadzenie w rejon działań, utrzymanie i ostatecznie ewakuacja mogą okazać się na tyle kosztowne, że bardziej opłaca się zniszczyć część własnych maszyn niż transportować je do własnych baz⁸⁰. Podstawą działalności zorganizowanego w ten sposób lotnictwa współpracy z armią jest sieć lotnisk polowych, na których można łatwo zamaskować obecność własnych wojsk, np. przed rozpoznaniem lotniczym prowadzonym przez przeciwnika. Lotniska te powinny jednak dysponować silną załogą złożoną z jednostek wojsk lądowych, wspartych bronią przeciwlotniczą, by w przypadku ataku uniemożliwić lub utrudnić atak nieprzyjacielskiego lotnictwa. Oddziały wojsk lądowych są w stanie zapewnić ochronę lotniska przed atakiem nieprzyjaciela, który może podjąć próbę opanowania lądowiska. Wielkie znaczenie odgrywa również możliwość szybkiego dostarczenia nowego sprzętu, który byłby w stanie zastąpić maszyny w złym stanie technicznym, a także zapewnienie lotnictwu współpracy z armią bezpiecznych kanałów łączności. Jediną różnicą między konfliktem na południu Kongo a walkami

⁷⁷ W dniach 24–27 XI 1964 r. trwał desant belgijskich spadochroniarzy na Stanleyville w celu powstrzymania powstańców przed wymordowaniem białych zakładników. Dnia 26 XI 1964 r. rozpoczęła się operacja „Dragon Noire”, która polegała na wysadzeniu kolejnego desantu belgijskich spadochroniarzy, tym razem w Paulis.

⁷⁸ P. Gleijeses, *op. cit.*, s. 80; M. Hoare, *Piąte...*, s. 98.

⁷⁹ *Ibidem*, s. 108.

⁸⁰ Przykład szwedzkich SAAB J-29. D. Kowalczyk, *Katanga... część pierwsza*, s. 70.

przeciwko mulelistom było zachowanie przeciwnika, który w Katandze, mimo słabego uzbrojenia przeciwlotniczego, starał się odpowiadać ogniem, a w trakcie powstania Simbów po prostu uciekał.

Bibliografia

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

United Nations Library

ADDENUM TO ANNEXES I AND II. Foreign military personel reliably reported to ONUC to have been at large in Katanga as from January 1962, 13 November 1962, ref. code S/5053/Add.12/Add.1.

First Progress Report to the Secretary-General from His Special Representative in the Congo, Ambassador Rejeshwar Dayal 21 September 1960, 26 September 1960, ref. code S/4531/Corr.1.

Report to the Secretary-General from the Officer-In-Charge of the United Nations Operation in the Congo on Developments Relating to the Application of the Security Council Resolutions Of 21 February and 24 November 1961. Annex I, Foreign military personel reported to ONUC to have been at large in Katanga as from January 1962, ref. code S/5053/Add.12.

ŹRÓDŁA DRUKOWANE

Butcher T., *Rzeka krwi. Podróż do pękniętego serca Afryki*, Warszawa 2009.

Hoare M., *Droga do Kalamaty*, Warszawa 1993.

Hoare M., *Piąte Komando*, Warszawa 1994.

Petter-Bowyer P.J.H., *Winds of destruction: The Autobiography of a Rhodesian Combat Pilot*, Johannesburg 2003.

Zumbach J., *Ostatnia walka. Moje życie jako lotnika, przemytnika i poszukiwacza przygód*, Warszawa 2014.

OPRACOWANIA

Curtin P., Feierman S., Thompson L., Vanisina J., *Historia Afryki. Narody i cywilizacje*, Gdańsk 2003.

Dorn W., *The UN's First „Air Force”: Peacekeepers in Combat, Congo 1960–64*, „The Journal of Military History” 2013, vol. LXXVII, s. 1399–1425.

Gleijeses P., *„Flee! The White Giants Are Coming!”: The United States, Mercenaries, and the Congo, 1964–1965*, [w:] *Empire and Revolution. The Implications for Modern Air Mobility Planners*, eds P.L. Hahn, M.A. Heiss, [b.m.] 2001.

Kowalczuk D., *Katanga 1960–1963 – awantura w sercu Afryki. Część pierwsza*, „Militaria XX wieku. Wydanie Specjalne” 2015, nr 3 (43), s. 74–82.

Kowalczuk D., *Katanga 1960–1963 – awantura w sercu Afryki. Część druga*, „Militaria XX wieku. Wydanie Specjalne” 2015, nr 4 (44), s. 62–71.

Kowalczuk D., *Od „Unokat” do „Wielkiego Szlema” – operacje lotnicze w Kongo w latach 1961–1964*, „Militaria XX wieku. Wydanie Specjalne” 2016, nr 2 (48), s. 22–33.

- Kowalczyk D., *Skrzydła Katangi – Force Aérienne Katangaise. Pod znakiem miedzianych krzyży*, „Militaria XX wieku. Wydanie Specjalne” 2016, nr 1 (47), s. 20–34.
- United States and the Third World since 1945*, Columbus 2001, s. 71–93.
- Van Nederveen G.K., *USAF Airlift into the Heart of Darkness, the Congo 1960–1978. Implications for Modern Air Mobility Planners*, [b.m.] 2001.
- Warszewski R., *Kongo 1965*, Warszawa 2014.
- Weissmann S.R., *American Foreign Policy in the Congo*, London 1974.
- Whelan M., *The Battle of Jadotville. Irish soldiers in combat in the Congo 1961*, Dublin, 2006.
- Williams S., *Who killed Hammarskjöld? The UN, the Cold War and the white supremacy in Africa*, Oxford 2014.

NETOGRAFIA

- Björkdahl G., *'I have no doubt Dag Hammarskjöld's plane was brought down'*. *Göran Björkdahl has interviewed eye-witnesses who were afraid to come forward in 1961*, <https://www.theguardian.com/world/2011/aug/17/dag-hammarskjold-crash-goran-bjorkdahl> (dostęp: 10 II 2017).
- Borger J., Smith G., *Dag Hammarskjöld: evidence suggests UN chief's plane was shot down*, <https://www.theguardian.com/world/2011/aug/17/dag-hammarskjold-un-secretary-general-crash> (dostęp: 10 II 2017).
- Cooper T., *Congo, Part 1, 1960–1963*, http://www.acig.info/CMS/index.php?option=com_content&task=view&id=135&Itemid=62 (dostęp: 15 IX 2015).
- Johnson R.C., *Heart of Darkness: the Tragedy of Congo 1960–1964*, <http://worldatwar.net/channel/v2/v2n3/congo.html> (dostęp: 11 II 2017).
- North American F-86 F Sabre*, <http://www.iaaf.net/north-american-f-86-f-sabre/> (dostęp: 10 II 2017)
- Rapiński P., *Najemnicy – czyli Rafał Gan-Ganowicz w Kongo. Część 1*, <http://historykon.pl/najemnicy-czyli-rafal-gan-ganowicz-w-kongo-czesc-1/4/> (dostęp: 9 II 2017).
- UN Mission – Congo (IAC-I)*, http://www.indianairforce.gov.in/show_page.php?pg_id=160 (dostęp: 10 II 2017).

PIOTR RAPIŃSKI

Air Force Operations during the Congo crisis in the 1960s

Shortly after the Congo had gained its independence, on the area of the newly formed Republic the richest provinces declared secession. The important role in the armed forces of Katanga was played by the army aviation cooperation created by the army with considerable help from the Belgians. The moment that the international forces joined the struggle between the secessionists' and government's troops significantly increased the activity of Katanga's aviation. Although Katanga aviation possessed very slim resources, they managed to prevent the air forces of the United Nations Force from taking any actions. Despite heavy losses the aviation of Katanga was not completely destroyed and regenerated soon. The final stage of military aviation operations in the newly formed state were fights against the *Simbas* which were fought from 1964 to 1965.

Keywords: Congo, Simba rebellion, United Nations, colonialism, mercenaries.