# DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG (SALM) SE OPTREDE IN DIE TEATERS ANGOLA EN RHODESIË (circa 1966-1974) AS AANLOOP TOT DIE GRENSOORLOG

**Leo Barnard***

***Summary***

*The clandestine military operations that the South African Air Force conducted in Angola and Rhodesia from 1966-1974, served as a perfect example of what was to follow in South-West Africa. The Portuguese in Angola and the Rhodesian Military Forces each had a specific way of executing military operations. Factors like terrain, own forces and the enemy played a major role in determining the specific operation, as well as the way in which it was conducted. The SAAF's personnel that was stationed in these areas had to contend with severe hardships, but valuable lessons were learned.*

---

## 1. INLEIDING

Die optrede van die SALM tydens die Grensoorlog kan nouliks begryp word indien die uiters geheime/klandestiene operasies in die teaters van Angola en Rhodesië wat dit voorafgegaan het, nie in oënskou geneem word nie. Die waardevolle lesse wat gedurende hierdie militêre optredes geleer is, kon later met groot sukses deur die Lugmag tydens die Grensoorlog toegepas word.

Dit is ter aanvang belangrik om daarop te let dat die SALM in Suidwes-Afrika (SWA) voor die eerste groot oorgrensoperasie (Operasie Savannah, 1975-1976)[1] op 'n baie sporadiese, amper huiwerige wyse, aangewend is. Lugmaghelikopters is saam met polisie-eenhede aangewend, maar van 'n grootskaalse Lugmag-teenwoordigheid was daar nie sprake nie.

Wat die optrede van die SALM in Angola self betref moet dit duidelik gestel word dat die Suid-Afrikaners aanvanklik onder die hoogste geheimhouding daar opereer

* Departement Geskiedenis, Universiteit van die Vrystaat. E-pos: barnards.hum@mail.uovs.ac.za.
1 FJ du T Spies, **Angola, Operasie Savannah 1975-1976** (Pretoria, 1989); vergelyk ook Sophia du Preez, **Avontuur in Angola. Die verhaal van Suid-Afrika se soldate in Angola, 1975-1976** (Pretoria, 1989).

het. Nadat SWAPO die front teen SWA geopen het, het daar twee soorte operasies vorm begin aanneem. In die eerste plek het die Lugmag deur middel van oorgrensoptrede hoofsaaklik helikopters gestuur om met behulp van die Suid-Afrikaanse Polisie (SAP) gesamentlike operasies teen die magte van SWAPO uit te voer - magte wat hulle in die suide van Angola bevind het.

Die eerste van hierdie operasies is met die Alouette III-helikopters uitgevoer, waarin Harvard-vliegtuie as lugdekking gebruik is.[2] Nie een van hierdie operasies was 'n sukses nie. Dit kan hoofsaaklik aan 'n enkele faktor toegeskryf kan word, naamlik die swak verkenning. Die verkenning was nog van so 'n swak aard dat kampe nouliks opgespoor en aan die Lugmag uitgewys kon word. Volledige kaarte het ook ontbreek wat vlieg, en veral navigasie, uiters moeilik gemaak het. Die eerste uitvlugte oor Angolese gebied moet egter aangeteken word as geen groot sukses nie, want "lemon" op "lemon" is geslaan, wat eenvoudig net beteken het dat die vyand nie meer in die kampe was toe die Lugmag 'n aanval daarop uitgevoer het nie.

Hierdie operasies is vanaf basisse in SWA gedoen en het vir die duur van die vyandelikhede in die gebied, met ander woorde oor die 23 jaar, plaasgevind. Wat hierdie optrede van die SALM betref, was dit geen sukses nie en die Harvards het spoedig na hulle basisse in Suid-Afrika teruggekeer.

Dit is egter van belang om stil te staan by die ander been van die optrede van die SALM, naamlik dié in Angola. Brig.-genl. WS (Kaas) van der Waals (aft) beskryf die totstandkoming van hierdie teater in Angola op die volgende treffende wyse in sy boek, **Portugal's War in Angola, 1961-1974**:

> "A common threat perception of the revolutionary onslaught against Southern Africa brought the SADF to the rather obvious conclusion that: '... if Angola, Mozambique and Rhodesia should fall, the Republic of South Africa would face serious problems.' It was decided, therefore, that: '... all possible support should be given to our white neighbouring states to maintain them intact.' There was an exchange of visits between the ministers of defence of Portugal and South Africa, followed by a similar exchange between top-ranking military officers of the two countries. This resulted in a limited amount of material aid to Portugal in the form of specific military hardware on loan. Further co-operation saw the establishment of 1 Air Component at Rundu in May 1968 to co-ordinate air support for both the SAP and the Portuguese

2 Dave Becker, **On wings of eagles. South Africa's military aviation story** (Durban, **s.a.**), p. 217; vergelyk ook JS Bouwer en MN Louw, **The SAF at war, 1940-1984. A pictorial appraisal** (Johannesburg, 1989), p. 144.

> security forces. The area to be covered incorporated the larger part of the Cuando Cubango district and the southern sector of the Moxico district, with extensions to be mutually considered. A joint air command post was established at Cuito Cuanavale, with the SAAF represented by an air liaison officer. The SAAF's role was confined to communication flights, cargo transport and air trooping of security forces. They were briefed not to become involved in skirmishes with MPLA and UNITA guerrillas."[3]

Die praktiese implementering van bogenoemde beginselbesluit het op die volgende neergekom: vir 'n tydperk van byna 'n dekade lank (tot 1974) het die SALM aktief deelgeneem aan operasies in Angola, maar onder die bevel van die Portugese militêre owerheid. Van ses tot agt Alouette III-helikopters het per keer, vir 'n tydperk van 10 dae tot twee weke, vanaf Cuito Cuanavale, Serpa Pinto en Baixa Longa geopereer. Dit het plaasgevind in samewerking met die Portugese militêre verteenwoordigers in die gebied.

Die Lugmag se teenwoordigheid het bestaan uit 'n lugskakeloffisier (wat vir twee maande of langer by Cuito Cuanavale gesetel was), die helikopters en hulle grond- en lugbemannings, administratiewe en kommunikasiepersoneel. Vir die soveelste keer moet dit beklemtoon word dat alle personeel onder die grootste mate van geheimhouding in Angola was en dat hulle selfs die uniforms en kleredrag van die Portugese magte in Angola moes dra om hulle ware identiteit te verberg. Die feit dat hierdie "geheim" vir soveel jare behoue kon bly, spreek boekdele vir die gesindheid van die lugmagmanne wat aan hierdie operasies deelgeneem het, asook van die wedersydse verhouding met die lugmagowerhede wat bloot die bevele van die regering van die dag uitgevoer het.

Behalwe die fisiese teenwoordigheid van die helikopters en hulle bemannings is daar in hierdie stadium ook fisies vliegtuie aan die Portugese verskaf. Hieronder tel hoofsaaklik 'n aantal Harvards wat aan die Portugese geskenk is, asook Alouette III-helikopters en vir die duur van die operasie ook allerhande onderdele soos dit deur die Portugese benodig is. Die hele aksie van die SALM was dus daarop gemik om hulp in die vorm van personeel en vliegtuie in die oorlogspoging van die Portugese in Angola te verskaf.

Die logiese vraag is nou hoe die SALM betrokke kon wees by hierdie operasies? Vir die duur van die tydperk het die Alouette III-helikopters en hulle bemannings slegs op troepering en verkenning, asook die vervoer van die plaaslike bevolking gekonsentreer. Die Portugese het die idee gehad om die hele suidoostelike gebied

3 Brig.-genl. MS van der Waals, **Portugal's war in Angola, 1961-1974** (Rivonia, 1993), p. 209.

van Angola, wat as die Cuando Cubango bekend gestaan het, te ontvolk en hulle dan in spesiaal versterkte dorpies te plaas. Hierdie verskroeide-aarde beleid sou natuurlik die voordeel inhou dat die plaaslike bevolking nie met die "vyand" kon meng en sake sodoende vir die Portugese bemoeilik nie. Ten einde hierdie beginsel deurgevoer te kry, moes letterlik duisende van die plaaslike inwoners hoofsaaklik per helikopter verskuif word. Dit is hier waar die Suid-Afrikaners en hulle Alouette III-helikopters handig te pas gekom het en daar duisende vliegure gevlieg is om die doelwitte te bereik.

Wat die militêre operasies self betref, is dit die gevoel van die Suid-Afrikaners dat daar nooit enige groot suksesse behaal is nie. Die Suid-Afrikaners het baie lekker saamgewerk met die kommando's en valskermtroepe van die Portugese.[4] Hulle is as goeie soldate beskou wat die "vyand" vreesloos en soms baie wreed aangeval het om die oorwinning te verseker. Aan die ander kant het die gewone dienspligtiges ook in Angola geveg. Hulle blote teenwoordigheid laat die bloed van menige oud-Suid-Afrikaanse Lugmagman wat met hulle in verbinding was, kook. Hulle was nie net swak opgevoed en opgelei nie, maar het op militêre gebied geen indruk gemaak nie. Volgens oorlewering het hulle van allerhande taktiek gebruik gemaak om tog net nie in 'n kontaksituasie met die vyand betrokke te raak nie. Dit sluit in die gebruik van welriekende seep, ammunisie en waterbottels wat raas, waarskuwingskote wat van tyd tot tyd afgevuur word, ens. Die eenparige gevoel van die Suid-Afrikaanse lugmagmense wat by hierdie operasies betrokke was, is dat die gemiddelde Portugese troep uit Portugal bloot sy verblyf so vinnig as moontlik in Angola wou uitsien - van 'n oorlog wat gewen moet word, was daar nie veel sprake nie.

Die Alouette III's en hulle bemannings was egter nie die enigste lugmagteenwoordigheid in daardie stadium in Angola nie. Die lugskakeloffisier het van 'n Cessna 185 vir vervoer en verkenning gebruik gemaak. Verder is die rantsoen en brandstofaanvulling vanaf Rundu in SWA gedoen met Dakota's en Super Frelon-helikopters. Dit was veral die rantsoene wat in Angola baie welkom was en die vars vleis, groente, eiers en bier is gulsig deur die lugmagkontingent verslind.

Die grootste steen des aanstoots vir lede van die SALM was ongetwyfeld hulle verblyf tussen die Portugese. Aanvanklik was die taal die grootste probleem, want selfs die Portugese offisiere wat Engels magtig was, het geweier om dit te praat. Dit was eers nadat die Suid-Afrikaners taalkursusse in Portugees afgehandel het, dat kommunikasie sigbaar verbeter het. In die beskermde dorpies is die Suid-

4 **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met brig.-genl. Ken Snowball op 21 September 1996.

Afrikaners ook nie altyd so vriendelik aanvaar nie en het optrede dikwels op 'n leef-en-laat-leefgrondslag plaasgevind.

As daar nou een saak is waaraan die Suid-Afrikaanse lugmagmanne met 'n groot mate van wroeging terugdink, is dit die etes wat voorgesit is. Die Portugese was dikwels baie lief vir Bacalhau, 'n kabeljou wat gevang, oopgevlek en gesout word. Hierdie dis is dan per pad na die verskillende basisse vervoer - 'n proses wat veral in die reëntyd weke lank kon neem. Teen die tyd dat die Bacalhau by die sjef sy verskyning gemaak het, was dit al mooi ryp (om die minste daarvan te sê). Min Suid-Afrikaners kon hieraan gewoond raak en uitsprake het gewissel van gemors wat as kos voorgesit is, oneetbare vis wat jy 'n myl windop kan ruik tot vis wat na nat hond ruik. Een ding is gewis, Bacalhau was nie gewild onder die lugmagmanne wat diens in Angola moes doen nie.[5]

Om die gewraakte gedroogte vis vry te spring en om 'n verandering in die sjef se spyskaart te verseker, is daar op 'n gereelde basis, en dit slegs vir die pot, wildsbokke of vlakvarke geskiet en per helikopter na die gehuggies of dorpies vervoer. Daar word met die grootste lekkerkry vertel van die wildskarmenaadjie wat meninge Portugese sjef uit wildevlakvark kon optower. Dit is om bogenoemde redes dat die rantsoenaanvullings vanaf Rundu noukeuring gemonitor en baie versigtig tussen die lugmaglede verdeel is. Eiers was, soos dit enige goeie lugmagman betaam hoog in aanvraag en menige jong onervare Cessna-vlieënier het hom die gramskap van die choppermanne op die hals gehaal, omdat hy nie nog 'n paar dosyn eiers bo-op 'n reeds oorvol gepakte kajuit kon balanseer nie.

Die soort leefwyse van die Portugese was nie eie aan dié van Suid-Afrika nie en het dikwels tot verskille in sienings aanleiding gegee. So was 'n ontbyt bestaande uit rooiwyn en 'n paar "prawns" geen ongewone gesig nie, terwyl die middagetes hoofsaaklik bestaan het uit die een of ander soort bredie, met olyfolie en sterk kruie daarby. En dan het dit vir die Suid-Afrikaners gevoel of die ewige slaap na middagete aangebreek het, want geen goeie Portugese lugmagman kan sonder sy lang en stil siësta in die middag klaarkom nie. So teen 16:00 het die bemannings so een na die ander vir diens in die laatmiddag begin aanmeld.

Die aandete was gewoonlik 'n heel spoggerige geleentheid met die Portugese in hulle volle wit uniform, geklee met medaljes en al, in die bosse van Afrika. Handgranate het as versierings op die tafels gedien - 'n mens hoef nie regte blomme te hê om vrolik te voel nie. Die gekuier tot laataand het gewoonlik veroorsaak dat die voorraad Aquadent, konjak en bier nie 'n volle maand kon hou nie.

---

5 **L Barnard-versameling**, bandopnames van onderhoude met sers. maj. "Soutie" Sowden, kols. Johan Stroh, "Crow" Stannard en "Monster" Wilkens op 21 Julie 1996 en 22 September 1997.

In sommige van die dorpe het die SA lugmagmanne die onhigiëniese toestande beslis nie aanvaarbaar gevind nie en het hulle heel dikwels op hulle eie buite die beskermde sone in tente geslaap - 'n bewys dat die sogenaamde oorlog in Angola nie van so 'n aard was dat dit enige bedreiging ingehou het nie. Wat die sosiale sy van die verblyf in Angola betref, was die ontspanning maar min. In Cuito Cuanavale self is daar baie in die rivier geswem - natuurlik moes iemand met 'n fluitjie en geweer waghou oor die reuse krokodille wat dieselfde waters met die swemmers gedeel het.[6] Heel dikwels is 'n toer wat net 'n paar weke moes duur op 'n manier na drie maande of langer verleng en dit het nie juis meegehelp om die saai lewe in Angola op te kikker nie.

Die vraag wat nou onwillekeurig na vore kom is of daar enige lesse te leer is uit die Suid-Afrikaanse Lugmag se betrokkenheid by die Portugese in Angola? Dit is duidelik dat daar twee kante teen mekaar opgeweeg behoort te word. Aan die een kant was daar vele positiewe aspekte. Die SALM het vir die eerste keer sedert die Koreaanse militêre veldtog weer in iets soortgelyks betrokke geraak. Na byna twee dekades kon dit weer operasioneel aangewend word, kon sy nuwe uitrusting weer getoets word, en kon sy personeel weer operasioneel skerp gemaak word - EN dit alles in die grondgebied van 'n bondgenoot. Voeg daarby die feit dat daar geen ernstige ongelukke was nie en dat die Suid-Afrikaners geen personeel of vliegtuie verloor het nie en dit word duidelik dat die SALM se optrede in Angola as 'n direkte voorloper vir jare later se gevegte in Namibië gesien kan word. Die Suid-Afrikaners was verder ook nie heeltemal ledig nie, en het die gebied verken, kaarte geteken en aantekeninge oor belangrike plekke en teikens gemaak. So was die brug oor die Cuito-rivier baie jare later die hoofteiken van die oprukkende Suid-Afrikaanse magte. Die feit dat die houtkonstruksie, staalpilare, wydte en lengte bekend was, het 'n bepaalde invloed op die aanval uitgeoefen.

Die laaste groot voordeel van die SALM se optrede was die feit dat hulle aan 'n oorlog begin gewoond raak het - dit het vir hulle 'n leefwyse begin word wat vir baie jare lank hulle lewens sou oorheers.

Die een negatiewe aspek wat uitgelig moet word, is die feit dat die Portugese in Angola nie die beste leermeesters op aarde was nie. Dit wou voorkom asof hulle nie regtig die oorlog wou wen nie, of hulle nie werklik die idee van 'n "Fire Force" vir hulle helikopters onder die knie gekry het nie. Voeg daarby dat hulle vliegtuie swak versorg was, dat ongemagtigde persone dikwels agter die kontroles ingeskuif het en dat die SALM nie werklik met entoesiasme ontvang is nie, en dit word

---

6 **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met "Crow" Stannard op 22 September 1997.

duidelik waarom sommige lugmagmanne voel dat daar nie baie lesse by die Portugese in Angola geleer is nie.

Een van die beste stories uit hierdie tydperk kom uit die mond van brig. Ken Snowball. Hy vertel dat een van die helikoptervlieëniers by geleentheid siek geword het en dat hy met die beste wil onder die son nie kommunikasie met Rundu kon bewerkstellig nie. Uiteindelik het hy vir "Crow" Stannard in 'n helikopter opgestuur om van 'n hoë hoogte deur middel van die Alo die saak met hulle te kommunikeer. Die volgende wat Snowball weer hoor is toe daar 'n hoë afvaardiging opdaag om die afgestorwe helikoptervlieënier te kom haal. Dit alles natuurlik onder die grootste denkbare geheimhouding, want watter internasionale gevolge sou dit nie inhou as Suid-Afrika 'n helikoptervlieënier in 'n land verloor waar hulle beslis nie teenwoordig was nie. Dit het al Snowball se takt en oorredingsvermoë gekos om die "brass" te oortuig dat die vlieënier slegs siek was en nie reeds dood nie. Met die nabetragting wat soms nie so rustig verloop het nie, het die hele sak patats na vore gekom. "Crow" het oor die radio gesê: "One of the chopper pilots has taken ill." Die ontvanger aan die ander kant het verstaan: "One of the chopper pilots has been killed" - 'n verskil wat oor baie honderde kilometers tot groot ontsteltenis aanleiding gegee het. Dis egter nie die einde van die storie nie, want "Crow" het nog die volgende "skrobbering" ook op die lyf geloop. "Listen here, if you want to talk English, talk South African English."[7]

Tydens die optrede in die Angolese teater toe die Portugese nog in beheer van die land was, is daar tog waardevolle lesse geleer wat met vrug toegepas kon word. Dit was egter veel meer 'n kwessie van wat nie gedoen moes word nie, van hoe om nie 'n oorlog te wen nie, van hoe daar nié opgetree moet word nie. Met die jarelange deelname aan die Portugese se stryd in Angola kon sekere voorbeelde geneem word wat met vrug in die latere "grensoorlog" toegepas sou kon word.

## 2. ENKELE FASETTE VAN DIE SUID-AFRIKAANSE LUGMAG SE OPTREDE IN DIE DESTYDSE RHODESIË

Die aandag verskuif nou na die volgende teater waar die Suid-Afrikaanse veiligheidsmagte, en hoofsaaklik dan die SALM, betrokke was. Dit was in die vroeëre Rhodesië, of Zimbabwe, soos die land tans bekend staan, dat die SALM vir byna 'n dekade en 'n half aktief betrokke was. Voordat hierdie betrokkenheid in besonderhede beskryf word, is dit noodsaaklik dat die nodige agtergrond vir die leser ingevul word. Suid-Rhodesië was deel van die twee Rhodesiës en Njassaland wat as die Federasie van Rhodesië en Njassaland bekend gestaan het en vir 'n dekade

7 **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met brig.-genl. Brand Haasbroek op 30 Junie 1998.

lank, 1953-1963, bestaan het. Die ontbinding van die Federasie het beteken dat elkeen van die drie state hulle eie onafhanklike koers sou inslaan. Waar die eerste twee state hulle soewereine onafhanklikheid onder 'n swart nasionalistiese regering en leier gekry het, het Ian Smith verkies om Rhodesië op 11 November 1965 met die UDI (Unilateral Declaration of Independence) as 'n sogenaamde wit staat onafhanklik te verklaar. Die pad wat swart nasionalisme in die sestigerjare in Afrika geloop het, het dus vir die oomblik tot stilstand gekom. Die gevolg van Smith se optrede was die byna onmiddellike en outomatiese instelling van 'n reeks sanksies, hoofsaaklik op militêre gebied. Dat hierdie optrede die Smith-regering erg benadeel het, is nie te betwyfel nie, want hulle was gewikkel in 'n hewige militêre stryd met die Zanla- en Zipra-vryheidsvegters van Nkomo en Mugabe. Ten einde enigsins te oorleef moes die Rhodesiese veiligheidsmagte die steun van vriende ontvang om die militêre aanslag die hoof te bied.

Hierdie hulp het gekom in die vorm van die SALM wat vanaf 1966 tot die soewereine onafhanklikwording van Rhodesië en die totstandkoming van Zimbabwe op 'n deurlopende grondslag bemannings en vliegtuie aan die Smith-regering verskaf het. Dit moet duidelik gestel word dat die Suid-Afrikaanse regering nooit amptelik die Smith-regering as de facto-regering van die staat Rhodesië erken het nie, maar aan die ander kant het die Suid-Afrikaanse eerste minister, John Vorster, veel gedoen om veral die militêre sanksies in 'n groot mate die hoof te bied.

Voordat die werklike optrede van die SALM in die Rhodesiese teater van die oorlog in besonderhede ontleed kan word, is dit noodsaaklik om 'n paar sake van naderby te beskou.

In die eerste plek moet daarop gelet word dat die SALM tegelykertyd in die drie teaters in suidelike Afrika betrokke was, naamlik hulp aan die Portugese in Angola, die sogenaamde "grensoorlog" in die noorde van SWA en laastens die verpligtinge in Rhodesië. In enige land beteken dit dat die bemannings en hulle toerusting, asook die Lugmag in sy geheel, tot die uiterste beproef sou word. As daar in ag geneem word dat hierdie gebeure in die middel van die sestigerjare plaasgevind het, nadat die heropbou van die Lugmag maar pas begin het, kan begryp word tot watter uiterstes die vermoëns van die SALM gerek moes word om die doelwitte wat op politieke terrein gestel is, op die grond uit te voer. Natuurlik was die oorloë in Angola saam met die Portugese, asook in SWA, nog nie so intensief soos in later jare nie, maar die feit bly staan dat bevel en beheer oor drie verskillende teaters duisende kilometers uit mekaar uitgeoefen moes word. 'n Tweede noodwendige gevolg hiervan is dat die vlieëniers en ook ander bemanningslede soveel langer tye op die grens moes deurbring en opleiding moes ondergaan. Dit het uiteraard veroorsaak dat 'n gesonde gesinslewe daaronder gely het.

'n Tweede faktor wat onder die leser se aandag gebring moet word, is die feit dat die SALM onder die grootste geheimhouding denkbaar in Rhodesië moes opereer. In Rhodesië het hulle as lede van die SAP opgetree en gefunksioneer.

Prakties het dit beteken dat die lede van die SALM wat vir diens na Rhodesië moes gaan, niemand, nie eens hulle gesinne, daarvan moes vertel nie. Hulle is bloot operasioneel aangewend, was die antwoord. In die tweede plek moes hulle amptelik uit die SALM bedank om as lid van die SAP ingesweer te word. Op die vliegtuie na Rhodesië, 'n C130 van die Suid-Afrikaanse Lugmag of Dakota van die Rhodesiese Lugmag, moes hulle fisies uniforms van die SAP aantrek en van alle SALM-stukke ontslae raak.[8] Die teenoorgestelde proses het hom herhaal as hulle ná hulle dienstydperk na die land teruggekeer het. Alle merke of onderdele en gereedskap wat enige verwysing na Suid-Afrika verskaf het, moes ook verwyder word. Daarby mag geen lid van die SALM tydens diens in Rhodesië 'n woord in Afrikaans gepraat het nie - voorwaar 'n moeilike opdrag wat van die boerseuns van die Vrystaatse platteland nie altyd met groot gemak kon deurvoer nie.

Die proses waarvolgens die SALM as SAP-lede voorgehou is, het tot in 1976 voortgeduur toe 27 vlieëniers na Suid-Afrika teruggeroep is.[9] Hierna het die Suid-Afrikaners egter as Rhodesiërs gaan veg en is hulle vir die res van die tyd (wat slegs enkele jare was) afgedeel vir diens in die Rhodesiese Lugmag. Hierdie stap het egter nie beteken dat die geheimhouding opgehou het nie - die proses is in 'n sekere mate hierdeur vererger. Dat die optrede van die SALM in Rhodesië 'n goed bewaarde geheim was, staan bo enige twyfel. Eers in 1985 kon **The Citizen** (30 Augustus 1985) die sluier so 'n effe lig oor die gebeure wat toe al vyf jaar en langer aan die gang was. "The longstanding curtain of secrecy on aid given by South Africa to Rhodesia in that country's war against terrorism was lifted slightly in Pretoria yesterday. A leading war historian told the conference that South Africa had played 'a not inconsiderable role' in, particularly, helping the Rhodesian Air Force. The Air Force was believed to have received 34 Alouette helicopters from South Africa, he said. South Africa also played an important role in maintaining the Rhodesian Air Force at its operational level, providing spare parts for Canberras and Vampires."[10] Dat dit een van die bes bewaarde geheime in die Suid-Afrikaanse Lugmag was, spreek uit die feit dat letterlik honderde van die personeel van die SALM fisies in Rhodesië betrokke was, maar nooit iets daaroor gerep het nie. Selfs vandag nog vind 'n navorser dit uiters problematies om meer inligting oor die optrede van die SALM in Rhodesië te bekom.

---

8 **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met kol. Breytie Breytenbach op 24 April 1997.

9 Al J Venter, **The chopper boys. Helicopter warfare in Africa** (Halfway House, 1994).

10 **The Citizen**, 30 Augustus 1985.

Die derde groot saak waaraan aandag gegee moet word, is die feit dat, wat die mensemateriaal betref, daar 'n radikale verskil tussen die Portugese en Rhodesiese troepe was. Dit was die Rhodesiërs se land wat hulle met alles tot hulle beskikking wou beskerm. Daarom was die wit en swart troepe hoogs opgelei en selfs nog beter gemotiveerd om met die karige uitrusting tot hulle beskikking die vyand die stryd aan te sê. Van die vyand gepraat, die Zanla- en Zipra-vegters was net so goed opgelei en was gedurende die latere jare van die oorlog 'n werklike groot bedreiging. Dit is, onder meer, hierdie soort prosesse wat Ian Smith later na die konferensietafels van die Lancashire-ooreenkoms gedwing het. Waar die personeel van die SALM hoofsaaklik helikoptervlieëniers was, het hulle deeglik met die Rhodesiese troepe kennis gemaak. Hulle praat uit een mond van die puik soldate, die onverskrokke optrede, die hoogs gemotiveerde troepe en die wonderlike kameraderie met die gewone voetsoldate.[11]

Ten einde die militêre sanksies te omseil en Rhodesië onafhanklik te maak, het Suid-Afrika reeds vroeg in die stryd helikopters aan hulle geskenk. Al Venter kom tot die gevolgtrekking dat agt Alouette III-helikopters in die jare 1962-1963 aan Rhodesië geskenk is.[12] Dit is opgevolg met 'n volgende verdere 32 Alouette III's in die jare 1968-1980. Met die onafhanklikwording in 1980 het die Rhodesiese lugmag slegs oor 'n totaal van agt Alouette III-helikopters beskik - 'n bewys van hoe geredelik dié vliegtuig oor die grense van lande geskuif kon word.

Wat die vlieëniers en lugbemannings betref, het die eerste formasie van sewe Cessna 185's op 11 September 1966 onder die leiding van maj. Fred Potgieter na Rhodesië vertrek om met Operasie "Chinaman" te help. Soos reeds genoem, is alles in die grootste geheimhouding gedoen, want die vliegtuie is gestroop van enige leërkentekens of merke. Selfs die gereedskap van die tegnici is nagegaan en van SAP-kentekens voorsien. Ook die vliegtuie het skielik in die tekens van die SAP verskyn. Die veranderinge is so goed aangebring dat die Rhodesiërs aanvanklik gedink het dat die spul almal Suid-Afrikaanse polisiemanne was. Vanaf Gwelo is die vliegtuie oorgeplaas na Wankie, naby die Victoria-waterval, Kariba en Salisbury. Gedurende die verloop van die vyandelikhede in Rhodesië tot 1980 het die Cessna 185's waardevolle werk in hierdie teater verrig. Terwyl die vliegtuie tussen die basisse geroteer het, is dit hoofsaaklik gebruik vir kommunikasie, operasionele take, verkenning, soektogte en redding en die afvoer van gewondes. In die meeste gevalle was dit maar 'n eensame taak, want die vlieënier van die Cessna moes soms vir ses tot agt uur alleen bo in sy vliegtuig met sy taak besig wees.

11 **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met kol. Breytie Breytenbach op 24 April 1997.

12 Venter, p. 98.

Om onder sodanige uitdagende omstandighede te bly konsentreer, kan nie altyd so maklik wees nie. Brig.-genl. Brand Haasbroek vertel die pragtige storie van die geval waar een van die Cessna-vlieëniers in 'n stadium dit net nie langer kon hou nie. Nadat daar vir 'n hele lang ruk 'n radiostilte was, het die volgende helder en duidelik oor die lug weerklink: "I am not bored ... I am fucking bored ..."

Haasbroek sê dat die swanger stilte nie juis veel opgelewer het om die skuldige aan die man te bring nie, toe 'n ander eensame stem die stilte versteur: "I might be bored ... but I'm not that fucking bored ..."[13]

Die tweede groep vliegtuie en hulle bemannings wat die Suid-Afrikaanse regering tot die beskikking van die Rhodesiërs gestel het, was helikopters. Aanvanklik is daar slegs van Alouette III's gebruik gemaak en het hulle hoofsaaklik die SAP-elemente bygestaan. Die Alouette III's en Pumas is later direk by die oorlog betrek en teen die einde van die oorlog in Rhodesië het Breytie Breytenbach en sy manne van 17 Eskader sommer baie met Pumas in veral die suide en ooste van die land geopereer.[14] Die helikopters is aanvanklik in die "Fire Force"-konsep aangewend, maar met die eskalering van die oorlog het hulle al meer take soos troepering, die afvoer van ongevalle, ens. begin uitvoer. Enkele Dakota-vliegtuie van die SALM is ook vir diens na Rhodesië afgedeel. Hulle was hoofsaaklik in die rol van troepering, aanvulling van voorrade en die afvoer van gewondes betrokke.[15]

Dit is belangrik om daarop te wys dat die hulp aan Rhodesië maklik as die twee snykante van 'n baie skerp swaard beskou kan word. As eerste minister het BJ Vorster heel gemaklik steun aan die Rhodesiërs deur middel van die SALM verleen - 'n hoogs klandestiene operasie, maar tog suksesvol onder die omstandighede waarin dit plaasgevind het. Aan die ander kant het Vorster juis hierdie hulp in 'n stadium gestaak ten einde politieke munt uit die proses te slaan. In 1976 wou Vorster vir Ian Smith dwing om die beginsel van 'n meerderheidsregering vir sy land te aanvaar. Ten einde hom te "help" in hierdie besluit, onttrek Vorster 27 vlieëniers onder die voorwendsel om protes aan te teken ná 'n voorval waarin lede van die Selous Scouts 'n Zanu-kamp in Mosambiek aangeval het.[16]

Ten einde die proses verder te voer, het Vorster ook gekeer dat voorrade ammunisie en brandstof Rhodesië bereik. Nadat Smith egter 'n ooreenkoms met Henry Kissinger, die "U.S. Secretary of State" onderteken het waarvolgens die aanvaar-

---

[13] **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met brig.-genl. Brand Haasbroek op 30 Junie 1998.
[14] **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met kol. Breytie Breytenbach op 24 April 1997.
[15] **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met maj. Mike Huson op 22 Julie 1998.
[16] Venter, p. 98.

ding van die beginsel van 'n meerderheidsregering onderskryf is en biskop Abel Muzorewa as leier aangestel is, is die krane weer oopgedraai en het voorrade en personeel weer vryelik vanaf Suid-Afrika na die land gevloei.

Die SALM se teenwoordigheid oor 'n tydperk van 'n dekade en 'n half was dus hoofsaaklik geleë in die verskaffing, asook aanwending, van helikopters (Alouette III's en Pumas), Dakotas en Cessna 185's. Hulle is aangewend op die volgende plekke: Wankie (Alo en Cessna), Kariba (Alo en Cessna), Kanyemba (Alo) en 6 Alo's wat deel was van die "Fire Force"-konsep en by óf Centenary óf Mt Darwin ontplooi is. Gedurende die ongeveer 15 jaar van hulp aan die Rhodesiërs het die SALM aan verskeie operasies deelgeneem waarvan, onder meer, die volgende van die belangrikste was: Operasie Nichel, Operasie Hurricane, Operasie Coldrum, Operasie 1st en 2nd Congress, Operasie Cucumber, Operasie Rumpus, Operasie Centenary en Operasie Urick.[17]

'n Logiese vraag is hoe die hele proses dan werk waar een land binne die grense van 'n ander land militêr opereer en dit onder die hoogste denkbare geheimhouding. Dit het prakties op die volgende neergekom: met die uitbreek van die oorlog het die SALM 'n lugskakeloffisier formeel na Rhodesië gesekondeer om as skakel tussen die twee lugmagte op te tree. Hierdie offisier moes probleme uit die weg ruim, die Suid-Afrikaners rustig en gelukkig hou en veral ook sorg dra dat die SALM se teenwoordigheid op generlei wyse in gedrang kom nie. In die tydperk wat Suid-Afrika in Rhodesië geopereer het, is die SALM deur vier persone as lugskakel-offisiere verteenwoordig, naamlik WH Thackwray, Matie van der Linde, Con van Heyningin en Tony Geldenhuys.

Die SALM se vlieëniers en bemannings het direk onder die bevel en beheer-struktuur van die Rhodesiese Lugmag geval. Dit is noodsaaklik om hierdie uniek-heid van naderby te beskou en te probeer bepaal of dit enigsins 'n werkbare proses was. Daar moet in gedagte gehou word dat veral die Alouette III-vlieëniers in die meeste gevalle reeds ervare manne was wat in SWA en Angola baie ure agter die stuurstok van 'n Alo deurgebring het. 'n Warm kontak was dus vir hulle geen nuwe ervaring nie en bloot die afhandeling van 'n dagtaak. Die meeste Suid-Afrikaners het dit as 'n opoffering beskou om in die oorlog in Rhodesië betrokke te raak, terwyl hulle reeds militêr aan die optree was in twee ander teaters.[18]

Van die kant van veral die jong Rhodesiërs is die Suid-Afrikaners as indringers beskou en is daar selfs soms in geselskap na hulle as die "rock spiders" ('n tipe

[17] **Ibid.**, pp. 98-122.

[18] **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met genl.-maj. WH Thackwray op 28 Maart 1996; kol. Matie van der Linde op 30 Maart 1997.

"slang" vir die Afrikaner) verwys. Voeg hiermee saam dat heelwat Amerikaners wat in die Viëtnam-oorlog as helikopter-vlieëniers opgetree het, kom veg het (the men from Nam!), en die Babelse deurmekaarspul kan maklik tot struwelinge aanleiding gee. Die grootste steen des aanstoots was ongetwyfeld die feit dat die Suid-Afrikaanse vlieëniers nie die sogenaamde "K Car" (gewapen met 'n 20 mm kanon) mag gevlieg het nie. Hierdie ereposisie is spesiaal vir die Rhodesiese Lugmag gereserveer. Teen die einde van die oorlog het hierdie proses egter verander.

Genl. Thackwray, wat vir baie jare die lugskakeloffisier van die SALM in Rhodesië was, erken dat daar aanvanklik ongelukkigheidjies was, maar skryf dit aan 'n paar faktore toe. Volgens hom is die Cessna-vlieëniers deur die leër op Potchefstroom opgelei en nie almal van hulle het eweveel ervaring van vlieg gehad nie - 'n proses wat na enkele jare totaal reggestel is. Daarby was die godsdienskwessie in enkele gevalle, veral vir sommige hoofsaaklik Afrikaanssprekendes, 'n swaar klip om aan te kou. Hulle hantering van die Engelse taal was nie altyd so 100% nie en sekere morele begrippe van die Rhodesiërs het hulle letterlik teen die bors gestuit.[19]

Ten spyte van die ooglopende verskille en standpunte oor die Suid-Afrikaners se deelname aan die militêre stryd in Rhodesië, staan die volgende soos 'n paal bo water: na aanleiding van 'n politieke besluit moes die SALM onder die moeilikste denkbare omstandighede van interne struwelinge, en onder die grootste geheimhouding, namens ander mense in 'n vreemde land 'n oorlog gaan voer. Dit spreek boekdele vir die gemiddelde kaliber lugmagman wat die organisasie in die sestiger- en sewentigerjare in diens gehad het.

Dit is tydens die operasies in Rhodesië dat die Suid-Afrikaanse Lugmagmanne en hoofsaaklik die vlieëniers vir die eerste keer kennis gemaak het met hulle konsep van 'n "Fire Force". Volgens Breytie Breytenbach, wat soos al die ander Chopper-vlieëniers baie jare lank daar gevlieg het, het die Rhodesiërs nie die konsep van 'n "Fire Force" ontwikkel nie (dit kom vanuit die oorlog in Viëtnam), maar het hulle dit wel vervolmaak. Vir die SALM was dit van belang in hoe verre die konsepte en beginsels in die oorlog in die noorde van SWA en suide van Angola met sukses toegepas kon word.[20]

In Rhodesië het die konsep van die "Fire Force" op die volgende neergekom: in die groot en uitgestrekte landstreek was daar verskeie gommels (lae koppies van dolomiet) wat 'n uitstekende observasiepunt was. As daar 'n operasie in 'n sekere gebied

19 **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met brig.-genl. Brand Haasbroek op 30 Junie 1998.

20 **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met kol. Breytie Breytenbach op 24 April 1997.

plaasgevind het, of die Rhodesiërs vermoed het dat daar van die vyand in die omgewing was, is soldate op hulle eie op die verskillende gommels geplaas om as observasiepunte te dien. Gewapen met 'n goeie verkyker en radiokontak het die wagte dan vir 'n paar dae alleen op die koppie gesit en die omgewing waargeneem.

Sodra hy 'n patroon in die vyand se beweging begin agterkom het, of gesien het dat die plaaslike bevolking met kos en water in 'n digte bos vertrek en met leë hande terugkeer, het hy die reaksiemag in kennis gestel. Dit het dan bestaan uit twee sogenaamde "K Cars", gevlieg deur die Rhodesiërs met 'n 20 mm. kanon aan boord vir beskerming van die "Fire Force". In dieselfde helikopter was ook 'n verteenwoordiger (offisier) van die Rhodesiese leër wat met die opruiming van die vyand sou help. Laasgenoemde was in direkte radiokontak met sy troepe en het die hele operasie gelei. Saam met die "K Cars" was ook vyf of ses "G Cars" wat die troepering vir die aanval moes doen. Hulle is gewoonlik deur die Suid-Afrikaners gevlieg, was nie gewapen nie en het onder direkte bevel van die leëroffisier in die "K Car" gestaan. As daar 'n groter infiltrasie was, of meer vyand op die grond, kon die "G Cars" en hulle troepering ook bygestaan word deur 'n Dakota wat met valskermsoldate sou invlieg om met die aanval te help.[21]

'n Oproep van die observasiepos het die hele proses in werking gestel en die "K Car" het die aanval gelei. Die aanvoerder het die verskillende "G Cars" se troepe as stoppergroepe uitgesit en gehelp dat die vyandelike stelling, of die vyand, van die een kant na die stoppergroepe toe opgerol word. As daar gedurende die vuurgeveg nog reserwes benodig is, sou dit die plig van die "G Cars" wees om nog troepe in te vlieg. As die grondtroepe nie maklik oor die vyand kon hardloop nie, is die "K Car" gebruik om die nodige vuursteun te gee. Nadat die vuurgeveg afgeloop het, is die hele "Fire Force" na 'n voorafbepaalde vergaderplek (RV) geskuif om vir die volgende radioboodskap te wag. So kon daar op 'n dag van vier tot vyf kontakte met die vyand wees.[22]

Elke lugmagman van Suid-Afrika wat in Rhodesië geveg het, is dit eens: die "Fire Force"-konsep was 'n reusesukses! "It worked incredibly well and was a real winner" is die algemene gevoel. Die sukses van hierdie soort optrede kan aan 'n paar faktore toegeskryf word. In die eerste plek het die eensame manne by die observasieposte werk van onskatbare waarde verrig. As hulle die vyand nie raakgesien en sodoende hulle presiese posisie bepaal het nie, kon 'n aanval nie uitgevoer word nie. Die tipografie van Rhodesië het hom dus uitstekend tot so 'n soort optrede geleen. Die gebiede in die noorde van SWA en Suid-Angola het in

---

21 **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met maj. Mike Huson op 22 Junie 1998.
22 Venter, pp. 98-122.

totale kontras hiermee gestaan - daar was en is geen gommels nie, tewens, in sekere gebiede soek jy kilometers ver om net 'n klip in die hande te kry.[23]

'n Tweede rede vir die groot suksesse van die Rhodesiese "Fire Force" het in die goeie reaksie van die helikopters en hulle grondmagte gelê. As 'n kontak bewerkstellig is, was hulle binne minute op die toneel en kon die vyand met doelgerigte vuur aangevat word. Die Suid-Afrikaanse helikoptervlieëniers het nou wel nie baie daarvan gehou om bloot as die "G Car"-drywers aangewend te word nie, maar hulle het 'n taak vervul waarsonder die "Fire Force"-konsep geen daadwerklike suksesse sou kon behaal nie.[24]

'n Derde kenmerk van hierdie soort operasies was dat dit by hoogste uitsondering nie 'n sukses was nie. Tydens die Suid-Afrikaners se optrede in SWA en suid-Angola het dit dikwels gebeur dat daar 'n "lemon gestrike is". In lugmagterme het dit beteken dat daar geen vyand was waar hulle veronderstel was om te wees nie en dat die hele operasie dus 'n mislukking was. Dit het nie net baie aan mannekrag en toerusting gekos nie, maar 'n "lemon" het die magte heel dikwels uiters negatief ingestel. In Rhodesië was dit een aspek wat nie verreken is nie - as die observasieposte geroep het, was die vyand daar.

Die Suid-Afrikaners was nie slegs betrokke by die optredes van die "Fire Force" nie, maar het ook in verskillende groot operasies, veral na die Ooste, opgetree. Die grootste hiervan en een waarin die Suid-Afrikaners ongetwyfeld 'n deurslaggewende rol gespeel het, was Operasie Urick wat in 1979 teen die einde van die Rhodesiese konflik plaasgevind het. Niemand anders kan hierdie storie beter beskryf as Breytie Breytenbach wat die **Honoris Crux** Silwermedalje vir die operasie verwerf het nie. Dit is tydens dieselfde operasie dat ook "Crow" Stannard 'n **Honoris Crux**-medalje vir buitengewone dapperheid ontvang het.[25]

Oor die heldedade van die Suid-Afrikaanse vlieëniers van helikopters, ligte en transportvliegtuie tydens die Rhodesiese konflik sal vorentoe nog baie stories vertel en baie boeke geskryf word.

Die Suid-Afrikaanse Weermag se toerusting wat oor die jare in Rhodesië versamel is, is ná die Suid-Afrikaners se onttrekking in die meeste gevalle uit die gebied ontruim. Dit sluit letterlik tonne en tonne toerusting in wat hoofsaaklik per pad (vragwaens) via Beitbrug na Suid-Afrika teruggebring is. Daarmee saam onthou die

23 **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met brig.-genl. HAP Potgieter op 24 April 1996.
24 **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met kol. Matie van der Linde op 30 Maart 1997.
25 Ian Uys, **Cross of honour** (Germiston, 1992), pp. 61-2.

latere generaal Minnaar Fourie nog goed dat die SALM letterlik tientalle vlugte met die C130 Hercules en C160 Transall's gedoen het in 'n poging om die toerusting so gou moontlik terug in Suid-Afrika te kry. In die maand September van 1980 het daar byvoorbeeld nie minder nie as 27 vlugte met die SALM-vragvliegtuie vanaf Rhodesië plaasgevind.[26]

As daar in ag geneem word dat die SALM-manne vir 'n tydperk van byna 15 jaar vir langer of korter tye letterlik in Rhodesië gebly het, is dit interessant om kortliks na hulle leefwyse te kyk. Die verblyf was in die meeste gevalle maar primitief en die manne moes in tente bly. In Rhodesië sou hulle die tipiese donderstorms van Afrika ervaar wat later byna 'n deel van hulle leefwyse in SWA geword het. Moderne wasgeriewe het glad nie bestaan nie en menige lugmagman moes die beproefde metode van 'n "donkie" gebruik om met behulp van 'n drom darem 'n lekker warm stort te kon hê.

Wat die kos en voedselvoorsiening betref, was die lugmagmanne uit Suid-Afrika besonder gelukkig. Nie alleen was die sjefs goed opgelei en het geweet waarvan die Suid-Afrikaners hou nie, maar hulle kon plaaslik voorrade aankoop sodat vars groente/vrugte/brood/eiers en melk 'n deel van elke dag se spyskaart was. Sommige spreek selfs die gedagte uit dat, wat hierdie afdeling betref, die Rhodesiërs gesorg het dat die Suid-Afrikaners beter daaraan toe was as hulle eie mense. In die woorde van die Choppermanne - ons het soos konings geëet.

Aan die einde van so 'n operasie wat oor soveel jaar geloop het, is dit gebruiklik om 'n opname te maak. As daar in ag geneem word dat daar so min ongevalle was - die SALM het slegs die helikopterbemanning van Paul Velleman en een vlieënier van 'n Rhodesiese Trojan verloor - kom die vraag onwillekeurig na vore of daar lesse tydens hierdie veldtog geleer is. Die volgende klompie faktore dring outomaties na vore:

Vir die SALM was dit beslis geen maklike taak om terselfdertyd in drie verskillende teaters met 'n militêre stryd besig te wees nie. Wat Rhodesië betref, is daar dus onder die moeilikste omstandighede geopereer en het die Suid-Afrikaanse lugmagmanne geweet dat die kuiertjies by die huis en tuisbasis eerder die uitsondering as die reël was. In Rhodesië het die Suid-Afrikaners geleer om noodwendig, ten spyte van soms ernstige verskille, saam met die Rhodesiërs te werk. Hier kon hulle ook die "Fire Force"-konsep prakties ervaar en letterlik honderde kere inoefen! Die konsep kon nie presies dieselfde in die SWA-oorlog toegepas word nie, maar is tog

[26] **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met brig.-genl. Minnaar Fourie op 20 Junie 1990.

met 'n aantal veranderinge ingevoer en prakties op die grond toegepas, waarvan die samewerking met Koevoet deeglik getuig.

Hoewel hulle nie regtig toegelaat is om met die "K Car" te opereer nie, het die Suid-Afrikaanse helikopterbemanning beslis geleer hoe om met die 20 mm-kanon te werk en hoe om dit aan te wend. Hierdie dodelike wapen is later met die grootste sukses denkbaar in die "grensoorlog" toegepas. 'n Ander interessante ontwikkeling wat uit Suid-Afrika se deelname aan die Rhodesiese oorlog gespruit het, is die feit dat die Suid-Afrikaners kennis gemaak het met wapentuig wat toe nog totaal onbekend in die land was. Die bekendste voorbeeld hiervan is die Alpha- of trosbomme wat aanvanklik in Rhodesië vervaardig is. Dit het letterlik bestaan uit 'n ronde bal wat met ysterghoens gevul was en met 'n Canberra-bomwerper afgelewer is. Nadat die bom op die aarde neergeplons het, het die bomme, soos tennisballe, in die lug in opgewys en dan op 'n hoogte van ongeveer twee meter ontplof en sy dodelike projektiele in enige rigting weggeskiet. In die eerste oorgrensoperasie van Suid-Afrika in Cassinga (4 Mei 1978), by name, is dié soort bom met groot doeltreffendheid deur die SALM gebruik.[27]

Een van die grootste lesse wat die Suid-Afrikaners uit die Rhodesiese veldtog geleer het, was dat die logistiese sy van 'n operasie sy welslae of mislukking sou bepaal. Aanvanklik het 'n groot tekort aan onderdele veroorsaak dat die enigste manier van aanvulling die "old boys net" was - die normale prosedures was te langdradig en uitgerek. Die ondervanging van hierdie soort probleem in Rhodesië het veroorsaak dat dit hom nie weer in die "grensoorlog" herhaal het nie. Dit was 'n waardevolle les wat met groot omsigtigheid op Suid-Afrika se eie oorlogspoging toegepas is. Daardeur het baie vrugbare manure, maar veral frustrasie, gespaar gebly.

Die optrede van die SALM in Rhodesië was 'n uiters waardevolle oefening, waar lesse geleer is, tegnieke en profiele ontwikkel is, en die Suid-Afrikaners op 'n harde manier voorberei is vir dit wat sou volg - 'n "grensoorlog" wat vir 23 jaar lank alle denke in die Suid-Afrikaanse samelewing, en dus ook die SALM, oorheers het.

---

27 **L Barnard-versameling**, bandopname van onderhoud met Mac McAtamney op 8 Junie 1996.