



Driemaandelijks tijdschrift

Editie 1/95

Périodique trimestriel

Edition 1/95

Documentatie centrum van de 15de Wing
Centre de documentation du 15^{ième} Wing

Verantwoordelijke uitgever : J. Huybens : Editeur responsable



Voorwoord

Van bij het prille van het Centrum, nu zowat twee jaar geleden, werd met éénparigheid van stemmen besloten een tijdschrift uit te geven. Niet enkel om de behoefte aan een bindmiddel tussen de "werkende" leden en de (toekomstige) leden te creëren, maar ook om informatie te verspreiden met betrekking tot de vooruitgang van ons projekt, m.a.w. onze verwervingen en activiteiten. Vanzelfsprekend moet er gesproken worden over het verleden van de 15^e Wing, en in mindere mate over de actualiteit.

En ziehier dan de bescheiden eerste uitgave van ons tijdschrift, dat in principe éénmaal per trimester zal verschijnen.

Om dit doel te verwezenlijken zal er inhoud, energie, ideeën en tijd nodig zijn; het kan dus zeker niet de zaak zijn van één persoon, en ik reken vurig op de medewerking en inzet van iedereen om er een levendige publikatie van te maken, die de interesse van de lezer kan opwekken en vasthouden.

Aarzel dus niet om aan de redactie informatie en artikels door te spelen. Maak U geen zorgen over de vorm: de redactie zal zich wel bezighouden met de kompositie. Belangrijkste is dat nagenoeg iedereen eraan deelneemt.

De inhoud van dit eerste nummer zal U ideeën geven omtrent de informatie die het tijdschrift kan bevatten, rekening houdend met het feit dat onze associatie zich "Documentatiecentrum van de 15^e Wing" noemt.

Het leek ons aangewezen om als naam van dit tijdschrift "DAKOTA NEWS" te kiezen als eresaluut aan het eerste werkpaard van de Wing.

Medewerkers in de schoot van de Luchtmacht bezorgden ons het coverblad, terwijl de drukkerij van de Krijgsmacht de druk en de bladschikking op zich nam; zonder de bijzondere hulp van Infosermi te vergeten.

Aangename lectuur toegewenst en tot kijks in onze oogappel, uw DAKOTA Centrum.

Jo Huybens

Editorial

Dès la création de notre Centre de Documentation, nous étions tous d'accord sur la nécessité d'éditer un périodique, servant non seulement de lien entre nous et nos (futurs) membres, mais aussi d'organe d'information concernant la progression de notre projet, nos acquisitions et nos activités. De plus, et cela va de soi, il devrait contenir des articles couvrant le passé de notre brillant 15^e Wing, de même qu'un aperçu sommaire de l'actualité.

En voici donc, modestement, le premier numéro; dans un premier temps, il paraîtra au moins une fois par trimestre. Il est évident que la confection d'un magazine demande de la matière, de l'énergie, du temps, ... et des idées; ce ne doit donc pas être l'"affaire" d'une seule personne, et j'espère vivement la collaboration de chacun pour en faire une publication vivante et qui suscite l'intérêt de ses lecteurs.

N'hésitez donc pas à faire parvenir à la "rédaction" vos informations, vos articles, sans trop vous soucier de la forme: la rédaction se chargera de la "composition". L'important, ici, est la participation de TOUS.

Le contenu de ce premier "DAKOTA NEWS" vous donnera des idées quant aux genres d'informations qu'il pourrait contenir, tenant compte du fait que notre association s'intitule "centre de documentation du 15^e Wing".

Il nous paraissait tout indiqué de baptiser notre périodique "DAKOTA NEWS", saluant ainsi le premier "cheval de bataille" du Wing.

La collaboration de la force aérienne permit la réalisation de la page de couverture, tandis que l'Imprimerie des Forces Armées concevait l'impression et la mise en page du contenu; sans oublier l'aide précieuse d'Infosermi.

Nous vous souhaitons une lecture agréable, ... et à bientôt dans votre "DAKOTA".

Jo Huybens





Documentatiecentrum van de 15^e Wing

De hedendaagse levensstijl geeft ons weinig kans om stil te staan bij memorabele feiten, want steeds opnieuw eisen de media onze aandacht op voor nieuwe evenementen. Het verleden “herleeft” echter op samenkomsten van de “acteurs” (old timers ?), waar met de nodige nostalgie herinneringen worden opgehaald aan “the good old days”.

Vaak echter heeft de tijd bepaalde details uitgewist en wenst men meer te weten over de zaken die men meemaakte om ze beter te kunnen situeren in de context van toen, en zodoende de herinnering eraan klaar en levend te houden.

Dit geldt zeker voor de oudgedienden, maar wellicht hebben ook jongeren interesse voor het verleden, zeker als het een domein betreft dat voor hen belangrijk is. Dit verklaart ook de grote belangstelling voor de tentoonstelling “Ik was 20 in 1945”; de bezoekers hiervan zijn zeker niet allemaal zeventigers!

Wat de 15^e Wing betreft, werd er twee jaar geleden door enkelen een initiatief genomen om het verleden van deze prachtige eenheid vast te leggen en te bewaren. Het verzamelen van documentatie, gegevens over de 15^e Wing die sinds haar oprichting in 1946 in Evere bijna alles “meemaakte” heeft voornamelijk deze doelstellingen : haar tradities levend te houden en de banden te verstevigen tussen degenen die vroeger de taken van de Wing uitvoerden en zijn die het nu doen.

Ook wensen wij onze eenheid beter bekend te maken bij de “buitenwereld”.

Om dit te bereiken wordt er momenteel hard gewerkt : opzoeken van documenten en materiaal, optekenen van getuigenissen van old timers, inventariseren, enz ...; zonder te vergeten dat er ook moet worden gewerkt aan de inrichting van het centrum.

Gelukkig zijn er de vele aanmoedigingen van binnen en buitenuit, en ook de zeer actieve medewerking van enkele vrijgevege “sponsors” wat een belangrijke ruggesteun betekent.

Tevens is het een meevaller dat we kunnen beschikken over een aangename en grote ruimte binnen de 15^e Wing, meer bepaald de 1ste verdieping van blok 3 in Groenveld. Dit geeft ons de mogelijkheid de reeds verworven stukken tentoon te stellen en bezoekers te ontvangen.

Wij hebben ons documentatiecentrum “Dakota” gedoopt als hulde aan deze waardige voorloper van de C130.

Naast allerlei materiaal, beschikken wij reeds over een belangrijke hoeveelheid documenten en foto's over het verleden van de 15^e Wing. In verband hiermee wil ik de medewerking vragen van de leden, oudgediende en sympathisanten van de Wing, niet allen voor de morele steun, maar ook onder vorm van documentatie of waardevolle getuigenissen. Wij hopen dus dat U het eerste of volgende bezoek aan Dakota niet uitstelt.

Bedankt op voorhand voor uw steun !

Jo Huybens

Kol VI o.r. – Directeur

Centre de documentation du 15^e Wing

Dans la vie trépidante d'aujourd'hui, où l'évènement par sa médiatisation efface si vite celui d'hier, nous laissons peu de temps, peu de place, pour le souvenir; ce n'est qu'à l'occasion de rencontres d'anciens “acteurs” (old timers ?) que le passé est ravivé, souvent avec beaucoup d'imprécision, mais certainement avec un soupçon de nostalgie (“the good old days”).

Et quelques fois on aimerait retrouver des traces, des détails d'un évènement vécu qui permettraient de mieux le restituer, et ainsi de mieux le revivre.

Ceci est vrai pour les anciens, mais n'est-il pas aussi vrai que ceux qui font l'histoire aujourd'hui voudraient en savoir davantage sur ce qui s'est déroulé hier, particulièrement dans le domaine qui les concerne?

Cela explique, en grande partie, l'engouement pour l'exposition “j'avais 20 ans en 1945”, dont tous les visiteurs ne sont pas septuagénaires.

Dans le cas précis du 15^{ième} Wing, nous avons été quelques-uns, il y a un peu plus de deux ans, à être persuadés qu'il fallait préserver le passé de notre splendide unité.

Celle qui fut dans “tous les coups” depuis son installation à Evere, en 1946.

Notre objectif est, par cette conservation, de perpétuer les traditions du Wing, et de reserrer encore les liens entre ceux qui ont accompli et accomplissent encore l'oeuvre du 15^{ième} Wing. Objectif également que de faire mieux connaître notre unité par le “monde extérieur”.

Ce n'est pas une tâche simple, nous en convenons, mais combien enthousiasmante, que de faire des recherches de documents, de matériel, de rapporter le témoignage des plus anciens, et ensuite de répertorier, ranger, classer, etc... Mais les encouragements sont multiples, de l'intérieur comme de l'extérieur, et les premières participations actives de généreux donateurs non négligeables.

Nous avons aussi la chance d'être l'hôte du 15^{ième} Wing, puisque nous occupons un espace agréable et étendu au premier étage du Bloc 3 de Groenveld ; c'est là que nous pouvons déjà exposer nos premières acquisitions et recevoir nos visiteurs.

Nous l'avons baptisé “Dakota” en hommage au digne précurseur du C130, et vous pourrez y trouver, en plus du matériel exposé, quantité de documents et photos concernant le passé de notre 15^{ième} Wing.

M'adressant aux membres et anciens membres du 15^{ième} Wing, ou sympathisants, je terminerais en vous invitant à nous aider, non seulement moralement, mais aussi en nous apportant votre contribution, qui est celle de vos souvenirs, qu'ils soient matériels, ou tout simplement votre mémoire.

Alors, ne remettez pas à demain votre prochaine visite ...

Jo Huybens

Col Avi e.r. – Directeur



Ereleden

Als erkenning voor hun buitengewone bijdrage tot de oprichting van het Documentatiecentrum van de 15^e Wing, hebben wij het genoegen als ereleden te benoemen:

De Heer Wilfried Lippens
De Heer Paul Buyse
De Heer Richard Collin
De Heer Jos Lauwers
De Heer Jacques Bras

op 1 december 1994

Bezoeken aan het centrum

Vermits het Centrum binnen het kwartier GROENVELD ligt, gelden de veiligheids- en toegangsmodaliteiten, eigen aan elke militaire organisatie.

Reeds vanaf februari 94 loopt een permanentie in het Centrum **elke woensdag** van 13 tot 18 uur ; permanentierollen werden door het comité opgesteld ten einde dit engagement na te komen. Buiten de woensdagnamiddag blijft de toegang mogelijk, mits voorafgaande afspraak.

Men kan telefonisch contact opnemen via het n^o (02) 752 46 50 (of uitbreiding 4650) van de 15^e Wing, of (02) 752 43 59 (uitb. 4359) met P. CORNEILLIE (diensturen), of (081) 73 46 23 (J. HUYBENS).

Membres d'honneur

Pour leur contribution exceptionnelle à l'essor du Centre de documentation du 15^e Wing, nous avons eu le plaisir de nommer membres d'honneurs:

Mr Wilfried Lippens
Mr Paul Buyse
Mr Richard Collin
Mr Jos Lauwers
Mr Jacques Bras

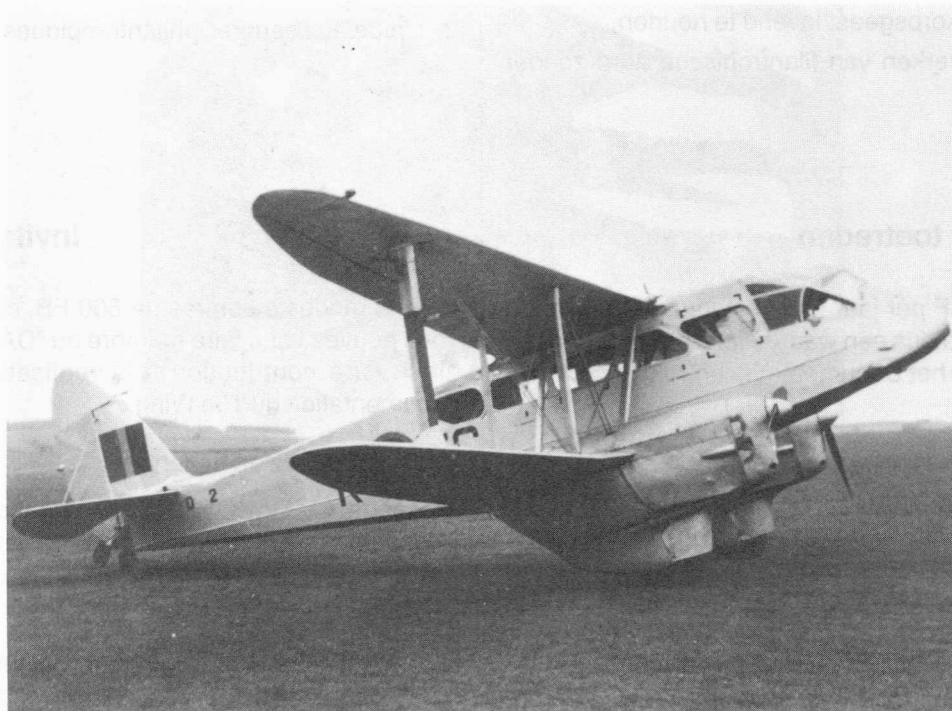
Le 1 décembre 1994

Visites au centre

Pour les visites au centre, les normes de sécurité et d'accès du 15^e Wing sont d'application.

Depuis février 1994, une permanence est organisée **tous les mercredis** de 13h à 18h ; il est évident que l'accès reste possible en dehors du mercredi, sous condition d'une demande préalable.

Contact peut être pris par téléphone au no (02) 752 46 50 (ou extension militaire 4650) du 15^e Wing (le mercredi après-midi), ou (02) 752 43 59 (ext 4359) de P. CORNEILLIE (heures de service), ou (081) 73 46 23 (J. HUYBENS).



1947 - De Havilland DH 89 "DOMINIE"



Even voorstellen...

De raad van bestuur

De statuten van de VZW "Documentatiecentrum van de 15^e Wing" werden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 14.2.95 onder het nummer 2126/95. De Raad van Bestuur werd als volgt samengesteld :

- Kol VI Van Eeckhoudt, Guy : Korpscommandant 15^e Wing, Voorzitter
- Huybens, Jo: Stichter, plaatsvervangend voorzitter, Directeur.
- Vermeesch, Axel: Ondervoorzitter.
- Buekenhout, Raymond: Medeoprichter, Sekretaris.
- Corneillie, Philippe: Schatbewaarder, Plaatsvervangend sekretaris.
- Ackermans, Jos: Technisch Directeur.
- Pittoors, Carlo: Public Relations.
- Maes, Godelieve: Public Relations.
- Claes, Piet: Hoofdredakteur "DAKOTA NEWS".

Doelstellingen

(Art 3 van de statuten van de V.Z.W.)

De vereniging heeft als doel:

1. Het oprichten en uitbouwen van een documentatiecentrum, teneinde aan de leden van de militaire gemeenschap evenals aan de ganse bevolking van ons land, de historiek van de 15de Wing Luchttransport bekend te maken vanaf zijn oprichting tot nu, en daarbij zijn tradities en korpsgeest levend te houden.
2. De steun aan werken van filantropische aard zonder onderscheid.

Uitnodiging tot toetreden

Slechts voor 500 BF per jaar kan U steunend lid worden van "DAKOTA", en aldus een waardevolle bijdrage leveren aan de uitbouw van het Documentatiecentrum 15^e Wing.

In ruil bekomt U :

- gratis het tijdschrift DAKOTA NEWS thuisbesteld ;
- gratis consultatie van de documentatie in het centrum ;
- uitnodiging voor deelname aan activiteiten, georganiseerd door het Centrum.

Aarzel dus niet en schrijf 500 BF over op rekening 438-1064121-48 van VZW Documentatiecentrum 15^e Wing te Melsbroek.

Présentation

Le conseil d'administration

Les statuts de l'ASBL "Centre de documentation du 15e Wing" ont paru au Moniteur belge du 14.2.95 sous le no 2126/95. Le Conseil d'Administration se compose comme suit :

- Col Avi Van Eeckhoudt, Guy : Chef de Corps 15 Wing, Président.
- Huybens, Jo : Fondateur, Président suppléant, Directeur du Centre.
- Vermeesch, Axel : Vice-Président.
- Buekenhout, Raymond : Co-fondateur, Secrétaire.
- Corneillie, Philippe : Trésorier, secrétaire suppléant.
- Ackermans, Jos : Directeur technique.
- Pittoors, Carlo: Relations publiques.
- Maes, Godelieve : Relations publiques
- Claes, Piet : Redacteur "DAKOTA NEWS".

Objectifs

(Art 3 des statuts de l'A.S.B.L.)

L'association a pour but:

1. La création et le développement d'un centre de documentation, afin de faire connaître à la communauté militaire et à la population, l'historique du 15^e wing de Transport Aérien depuis ses origines jusqu'à ce jour, et de perpétuer ainsi les traditions et l'esprit de Corps.
2. L'aide aux oeuvres philanthropiques, sans distinction.

Invitation à adhérer

Pour la modeste somme de 500 FB, cotisation annuelle, vous pouvez vous faire membre du "DAKOTA", apportant ainsi votre contribution à la réalisation du Centre de documentation du 15e Wing.

Vous obtiendrez en échange :

- le magazine DAKOTA NEWS à domicile ;
- consultation gratuite de la documentation du centre ;
- invitation à participer aux activités organisées par le Centre;

N'hésitez pas et faites un virement de 500 FB sur le compte 438-1064121-48 de l'ASBL Centre de documentation du 15e Wing-Melsbroek.



De old timers

Deze vereniging van "ancien-vp" van de 15^e Wing komt regelmatig samen in onze Officersmess, op elke eerste woensdag van de maand (dit is al lang geen geheim meer!). Dit is de gelegenheid voor hen om niet enkel hun herinneringen op te halen -en die zijn er in overvloed- rond een goed gedekte tafel, maar vooral om voeling te houden met de huidige activiteiten van hun dierbare eenheid.

Het is ook traditie dat ze zich terugvinden-voor éénmaal met echtgenotes- de eerste woensdag van het jaar ; in 1995 was dit evenement op 11 januari. Ze waren zo maar eventjes met bij de 150 wat veelzeggend is voor hun enthousiasme en hun ware jeugdigheid, te weten de jongheid van hart.

Voor ons, "werkmieren van Dakota", zijn ze een onuitputtelijke bron van inlichtingen omtrent het glorierijke verleden van de 15^e Wing, en we zijn hen bijzonder dankbaar voor de waardevolle hulp die we in de loop van dit jaar van sommigen reeds mochten ondervinden. We zijn ervan overtuigd dat dezen, die ons reeds vooruitgehopen hebben, de voorlopers zijn van de vele anderen, die niet zullen nalaten mee te werken aan het succes van onze "onderneming" !

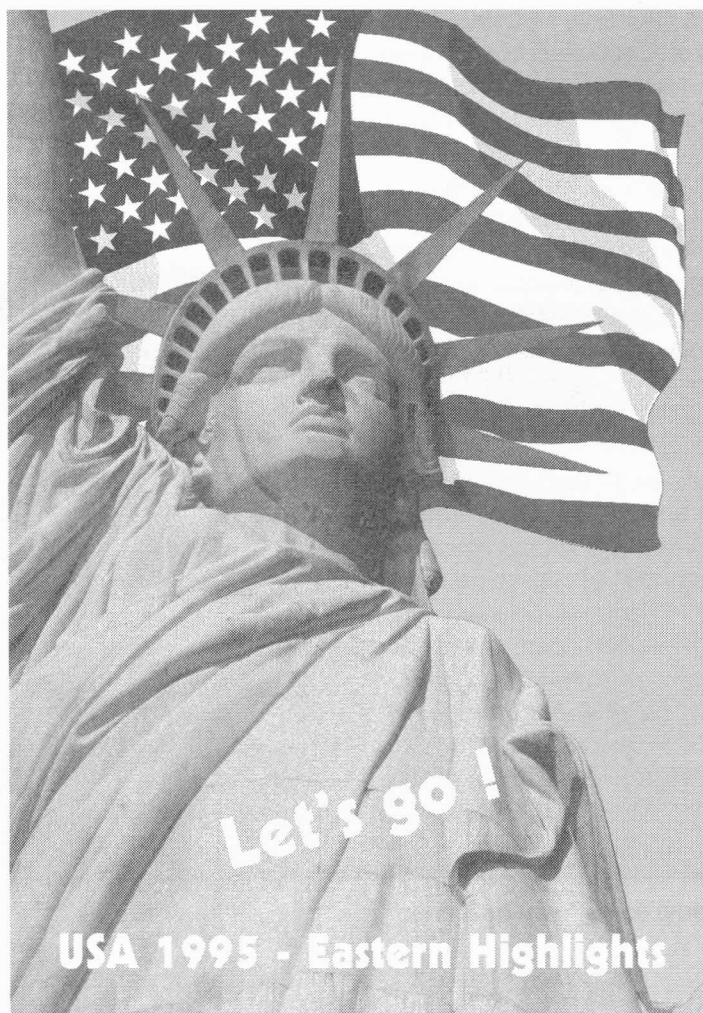
Old timers

Cette association d'"anciens pn" du 15 Wing se retrouve - ce n'est plus un secret pour personne - régulièrement tous les 1ers mercredi du mois dans notre mess officiers.

C'est l'occasion pour eux, non seulement de se retrouver autour d'une "bonne table" et d'échanger leurs souvenirs, - sujet de conversation inépuisable - mais aussi de se tenir au courant de l'actualité de leur chère unité.

C'est la tradition aussi qu'ils se retrouvent - avec leurs épouses cette fois - le premier mercredi de l'an ; cette fois cela se passait le 11 janvier. Ils étaient près de 150, preuve suffisante de leur enthousiasme et de leur vraie jeunesse, celle du coeur.

Pour nous, "ouvriers" du Dakota, ils sont aussi une source essentielle de connaissances sur le passé glorieux du 15^{ème} Wing, et nous nous devons de les remercier de l'aide précieuse que certains nous ont déjà apportée, précédant en cela les autres qui ne tarderont pas à contribuer à leur tour au succès de notre entreprise.



OCASC

Tél: (02) 739 02 11

CDSCA

Tel: (02) 739 02 11



"Restore Boxcar"

Eén van de vele projecten van het Centrum bestaat uit de restauratie van een C-119, waarvan de "resten" gedeponneerd werden op de Square Dewit en op het antennepark.

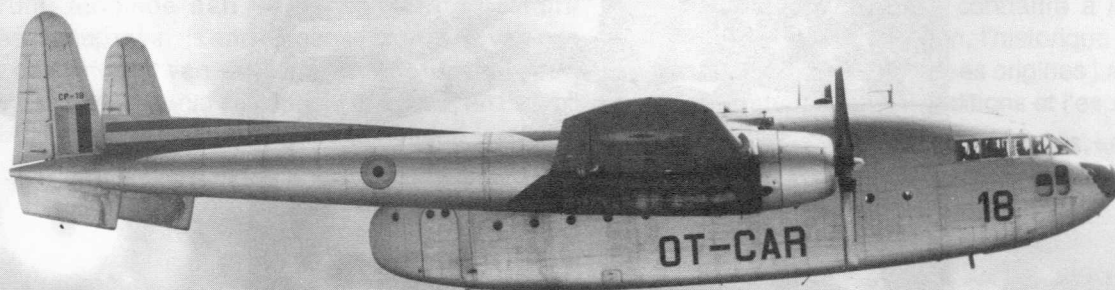
Het wrak werd gerecupereerd - in tweemaal - uit een weide te Neuville (Philippeville), waar het werd gebruikt als schuilplaats van de plaatselijke ULM-club. De schade tengevolge van de weersomstandigheden en het vandalisme zullen een restauratie van lange duur vergen; we kunnen van nu af rekenen op de steun van de 21e Logistieke Wing, het Luchtvaartmuseum en de "Old Timers". Indien U een handje wilt toesteken, aarzel niet de coördinator van het project, Adjt Chef VI o.r. Etienne Stevens te contacteren op het nummer (02) 460 35 40.

"Restore Boxcar"

Parmi les nombreux projets du Centre figure la restauration d'un C-119, dont les habitués du 15 Wing ont pu remarquer les "restes", déposés sur le square Dewit et dans le "parc à antennes".

L'épave fut récupérée -en deux fois- d'une prairie située à Neuville (Philippeville), où elle avait servi d'abri à l'usage d'un ulmodrome exploité sur le même site. Les dommages occasionnés par le temps et le vandalisme nécessiteront une restauration de longue haleine; nous pouvons, dès à présent, compter sur le support du 21^{ème} Wing Logistique, de l'AELR (Musée de l'Air) et des "Old Timers".

Si vous désirez donner un "coup de main", n'hésitez pas à contacter le coordinateur du projet, l'ADC Avi e.r. Etienne Stevens (02) 460 35 40.





DOUGLAS C-47 (DC-3)

Op 17 dec 1935 steeg, op CLOVER FIELD (USA), de eerste DC-3 op. Dit toestel zou één der beroemdste transporttoestellen ter wereld worden, en de geschiedenis ingaan als "DAKOTA", zoals het door de Engelsen gedoopt werd. SABENA beschikte reeds over twee DC-3 in 1939 ; deze werden op 10 mei 1940 opgeëist door de "Aéronautique Militaire", en overgevlogen naar ENGELAND om er gebruikt te worden door de RAF (Royal Air Force).

Vanaf oktober 1944 werden belgische piloten aangewezen voor het 187 en 525 RAF Sqn, waar zijn vlogen op DC-3. Van april tot augustus 1946 werden het 525 Sqn, alsook de communicatie Flight van HENDON, geleidelijk getransfereerd naar EVERE, waar de 169 e Wing opgericht werd, bestaande uit 366 en 367 Sqn voorloper van de 15^e Wing Transport. Einde 1947 telde onze eenheid 21 DAKOTAS ; na een bijkomende bestelling werd, begin 1949, de 41 e en laatste DC-3 afgeleverd.

In 1947 vertrok een speciaal uitgeruste Dakota (de K-10) naar Belgisch Kongo met Z.K.H. de Prins Regent aan boord, voor een reis van twee maand. In november van hetzelfde jaar werd de eerste transsaharische verbinding tussen EVERE en LEOPOLDSTAD ingehuldigd. Dit werd voorafgegaan door een ernstige studie over de problemen, inherent aan de oprichting van een regelmatige luchtverbinding tussen BELGIE en KONGO. Dit leidde, eveneens in 1947, tot de oprichting van de TCU (Transport Conversion Unit), belast met de opleiding van de nieuwe bemanning.

De eerste cartografische fotozendingen werden, steeds in datzelfde jaar, door een speciaal uitgeruste DAKOTA gevlogen, terwijl onze eerste Paras in SCHAFFEN eveneens gedropt werden uit een DC-3.

In 1964 werden, in het kader van de opleiding van de F-104 piloten, de K-4 en de K-40 uitgerust met een NASARR (North American Search and Radar Ranging) neus. Zij werden "PINOCCHIO" genoemd, en zouden in 1967-68 gedeclasseerd worden.

In het kader van de "verjonging" van het vliegend materiaal van de 15^e Wing werden de DAKOTAS geleidelijk uit dienst genomen, en dit vanaf 1951.

Dit werd versneld door de levering van de C-119. Nochtans zouden DAKOTAS van de 15 Wing nog tot 1976 het (inter)nationaal luchtruim doorkruisen : op 26 januari van dat jaar werd de K-10 van MELS BROEK overgevlogen naar Koksijde, met als piloot Lt Gen VI DEBECHE, die haar ook in 1946 had gevlogen. Dit betekent de laatste officiële vlucht van dit prachtige toestel. De K-8 bleef, als allerlaatste toestel, in dienst tot april 1976.

Het Luchtvaartmuseum in BRUSSEL bezit, sedert 12 januari 1973, de K-16. Georges BERY, gewezen navigator in de 15^e Wing, stelde een verwrongen schroefblad van de KP-6 ter beschikking van ons centrum.

Wij beschikken eveneens over een "control column" van dit type toestel.

DOUGLAS C-47B DAKOTA (DC3)

C'est à Clover Field (U.S.A.), le 17 décembre 1935, que décollait le premier DC3 qui allait devenir l'un des plus célèbres appareils de transport du monde, passant bientôt à la postérité sous l'appellation de "DAKOTA" que lui donnèrent les Anglais.

La SABENA disposait déjà de deux DC3 en 1939 ; ils furent réquisitionnés par l'Aéronautique militaire et évacués en Angleterre le 10 mai 1940, puis mis en service à la RAF (Royal Air Force).

A partir d'octobre 1944, des pilotes belges furent affectés aux Squadrons 187 et 525 de la RAF, au sein desquels ils volèrent sur DC3.

D'avril à août 1946, le 525th Squadrons et le Flight de Communication de Hendon furent progressivement transférés à Evere où fut formé le 169th Wing composé des escadrilles 366 et 367, futur 15^{ième} Wing de transport. A la fin de 1947, notre unité utilisait 21 DAKOTAS ; suite à une commande supplémentaire, le 41^{ième} et dernier DC3 fut livré début 1949.

En 1947, un Dakota (le K-10) spécialement équipé partit pour le Congo belge avec à son bord S.A.R. le Prince Régent ; ce voyage durera deux mois. En novembre de la même année, la première liaison transsaharienne entre Evere et Leopoldville fut établie ; celle-ci entraîna une sérieuse étude des problèmes inhérents à l'installation d'une ligne régulière entre la Belgique et le Congo.

Ceci conduisit, également en 1947, à la naissance d'un TCU (Transport Conversion Unit) chargé de la formation des nouveaux équipages.

Les premières missions photographiques pour la cartographie furent effectuées la même année par un Dakota spécialement équipé. C'est également au départ d'un DC3 que furent effectués les premiers sauts en parachute de nos paras à Schaffen.

En 1964, les K-4 furent équipés d'un nez NASARR (North American Search and Radar Ranging) destinés à l'entraînement des pilotes de F104G ; ils furent dénomés "Pinocchio" et seront déclassés en 1967-1968.

Dans le cadre du "rajeunissement" du matériel volant du 15^{ième} Wing, les Dakota furent progressivement retirés d'emploi, et cela dès 1951 ; retrait accéléré bientôt par la livraison des C119. Pourtant les Dakota du 15^{ième} Wing sillonnèrent les cieux de Belgique et d'ailleurs jusqu'en 1976 : le 26 janvier de cette année là, le K-10 fut convoyé de Melsbroek à Koksijde par le Lieutenant-Général Aviateur Debèche qui le pilota en 1946. Ce fut le dernier vol officiel de ce vaillant appareil que fut le Dakota.

Le Musée de l'Air à Bruxelles détient le K-16 depuis le 12 janvier 1973. Georges Béry, ancien navigateur du 15 wing, a mis à la disposition de notre centre une pale d'hélice endommagée du KP-6. Nous exposons également une "control column" de ce type d'avion.

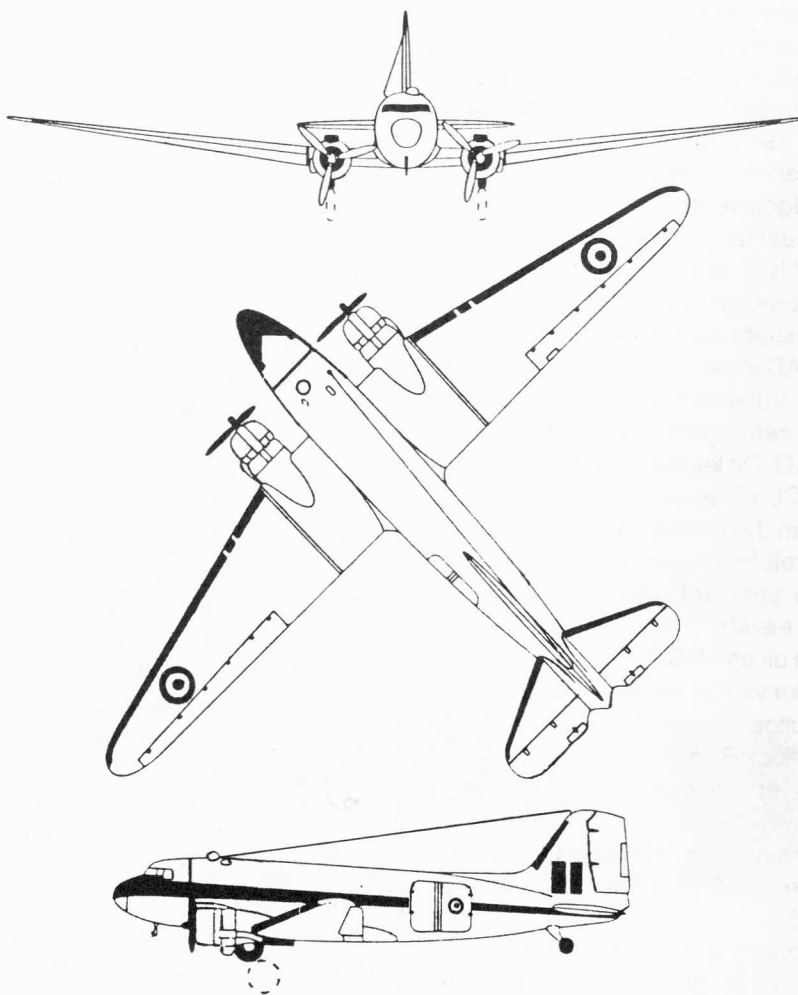


Karakteristieken van de DAKOTA

Motoren: 2 Pratt & Whitney Twin Wasp van 1200 P.K.
Spanwijdte: 29,10 m
lengte: 19,43 m
Hoogte: 5,18 m
Gewicht: 7.700 Kg
Max snelheid: 370 Km/U
Reikwijdte: 2.574 KM

Caractéristiques du Dakota

Moteurs: 2 Pratt & Whitney Twin Wasp de 1200 ch.
Envergure: 29,10 m
longueur: 19,43 m
Hauteur: 5,18 m
poids: 7700 kg
Vitesse maximale: 370 km/h
Distance franchissable: 2574 km





DE BATAVIA STORY

De bezetting huidige infrastructuur (plein en Groenveld) in Melsbroek werd een feit in juni 1950, toen de geboden ruimte te Evere te klein werd bevonden om de 15^e Vervoers- en Verbindingswing onder te brengen.

Laten we even stilstaan bij de oorsprong van de benaming "BATAVIA", die werd gegeven aan één van de gebouwen, opgetrokken door de Duitsers, die tevens aan de bouw van de landingsbaan waren onmiddellijk na de Belgische overgave in 1940. Een bepaald gebouw werd BATAVIA gedoopt, naar de naam van een nabijgelegen café. In dit gebouw nam later ook SABENA haar intrek.

Menig Melsbroekenaar bewaart nog een goede herinnering aan de meer dan dertig herbergen, die de gemeente een halve eeuw geleden nog rijk was. Eén van de oudste is wellicht de afspanning "Batavia" op de hoek van de vilvoordse- en de Haachtse steenweg. Misschien dateert ze wel uit de 18^e eeuw; de overlevering wil dat er ooit Franse soldaten ingekwartierd waren: eerst revolutionnaire en later Napoleontische troepen.

De plaats zou alleszins goed gekozen zijn op het kruispunt van twee grote wegen.

Naar de naam te oordelen, zou deze herberg na 1740 kunnen gebouwd zijn, toen de naam Batavia (stad van Java) op ieders lippen lag. Daar werd immers in 1721 een samenzwering ontdekt, met de bedoeling alle Nederlanders die er verbleven te vermoorden. Nieuwe troebelen vonden er ook nog plaats in 1740 ...

Alleszins stamt Batavia uit het begin van de 19e eeuw, want op 22 Sep 1841 schreef pastoor Henricus Vander Perren reeds een "Lijkdienst Batavia" in.

Vanaf de helft van de vorige eeuw werd de afspanning opengehouden door Guilhelmus Lambrechts op het adres: Steenweg van Haecht, 47. De dochter Julia was er herbergierster in 1901, en overleed te Melsbroek in 1961.

Einde van de jaren 1980 werd het gebouw afgebroken om plaats te maken voor de TEAMCO vestiging. De huidige Bataviastraat is het enige overblijfsel van de toenmalige Vilvoordse steenweg.

De aangelegene Duitse militaire gebouwen werden na de bevrijding eerst door de geallieerden bezet, om vervolgens gedeeld te worden tussen de 15^e Wing en SABENA. Deze noemt haar luchtavenrestaurant "moeder Avia".

(volgens "Melsbroek" van Jos Lauwers)

BATAVIA STORY

L'occupation de l'infrastructure actuelle (plaine et Groenveld) à Melsbroek remonte à juin 1950, lorsque l'espace offert à Evere ne suffit plus à accommoder le 15^{ième} Wing de Transport et Communications.

Mais arrêtons-nous un instant sur l'origine de la dénomination "BATAVIA", qui fut attribué à l'un des bâtiments, érigé par les Allemands, en même temps qu'ils avaient entrepris la construction de la piste dès après la reddition belge en 1940. "BATAVIA" venait du nom similaire d'un café tout proche; plus tard, la SABENA occupa également ce bâtiment.

Plus d'un habitant de Melsbroek garde encore le souvenir des plus de trente auberges qui existaient dans la commune il y a un demi siècle. Une des plus anciennes était le "BATAVIA", à l'angle des chaussées de Vilvorde et de Haecht; elle daterait du 18^{ième} siècle.

Selon la tradition, des troupes françaises, révolutionnaires d'abord, Napoléoniennes ensuite, y auraient eu leurs quartiers; de toute évidence, l'endroit aurait été bien choisi au croisement de deux grands axes.

Se basant sur le nom, cette auberge aurait été érigée après 1740, lorsque le nom "Batavia" (ville de Java) était sur toutes les lèvres; c'était là en effet, qu'avait été découverte une conjuration, dont le but était d'exterminer tous les Hollandais qui y résidaient encore.

On y signalait de nouveaux troubles en 1740 ...

Mais sans aucun doute Batavia existait au début du 19^{ième} siècle: en effet, le 22 sep 1841 un "service funéraire Batavia" est enregistré par le curé Henricus Vander Perren.

A partir de la moitié du siècle passé, l'auberge fut exploitée par Guilhelmus Lambrechts à l'adresse: chaussée de Haecht, 47: Sa fille Julia y était aubergiste en 1901, et décédait à Melsbroek en 1961.

A la fin des années 80 le bâtiment fut abattu pour faire place à l'implantation de la société TEAMCO.

L'actuelle rue de Batavia est le dernier vestige de la chaussée de Vilvorde de l'époque.

Après la libération, les bâtiments militaires allemands adjacents furent occupés par les Alliés, pour être ensuite partagés entre le 15^{ième} Wing et la SABENA. Celle-ci appellera le restaurant de l'aéroport "Moeder Avia".

(d'après "Melsbroek" de Jos Lauwers)



DIT GEBEURDE OP 12 MEI 1980

De C-130 houdt zich op de parking van Melsbroek klaar om eens te meer het beste van zichzelf te geven; één na één zetten de motoren van 4.000 PK zich in gang onder een oorverdovend geluid. Na enkele minuten zet het vliegtuig zich in beweging en "taxiet" naar het begin van de startbaan; getorst met een volle lading onttrekt het zich van de startbaan, met voor zich een verre zending richting Bangkok, in Thailand.

Tengevolge van de val van de regering in Pnom Pehn in januari 1979 waren duizenden Cambodjanen gevlucht naar de grens om te ontsnappen aan de gevechten en met de hoop er voedsel en medische hulp te vinden. De inwoners van dit land, dat deel uitmaakt van het gebied, wat men dikwijls als de rijstschuur van Zuid-oost Azië betitelde, lijden erg onder de rampspoedige gevolgen, eigen aan elk gewapend konflikt.

Om dit lijden te verzachten besliste het ICRC (International Committee of the Red Cross) een internationale hulpactie op het getouw te zetten. Beroep werd gedaan op alle competente instellingen en organismen om het Rode Kruis te helpen bij de uitvoering van deze humanitaire actie. Eén van de doelstellingen was het onderhouden van een dagelijkse luchtbrug tussen Bangkok en Phnom Pehn; ons ministerie van buitenlandse betrekkingen had de wens uitgedrukt om deze actie te steunen. België ging dus voor een beperkte tijdspanne deelnemen aan deze luchtbrug, ter aflossing van de Amerikaanse ploeg. Het vertrek is voorzien op 12 mei 1980, doch reeds een maand voor deze datum werden koortsachtig de voorbereidingen getroffen om tegemoet te komen aan de vele formaliteiten zoals het bekomen van de noodzakelijke toelatingen voor het overvliegen van de talrijke landen.

Voor de 15^e Wing en zijn bemanningen betekent deze humanitaire zending zeker geen primeur; de recente operaties in de Sahel hebben voldoende het niveau van hun kunnen en hun "tenacity" bewezen. Onder de leiding van Kolonel vlieger A. Blume, korpscommandant, gaan twee bemanningen, vergezeld van een ploeg steunpersoneel, deze zending uitvoeren.

12 mei 1980: eerste tussenlanding op het vliegveld van Heraklion (Kreta) voor bijtanken. Van daaruit wordt koers gezet naar Dubai (Verenigde Arabische Emiraten) om vervolgens te landen en uit te rusten in Colombo (Sri Lanka). De dag nadien, na een vijf uur durende vlucht landt de C 130 in Bangkok. Nog dezelfde dag wordt doorgevlogen naar Phnom Pehn.

Maar de vliegroute voorziet een verplichte overvlucht van Ho Chi Minh stad (vroegere Saigon) in Zuid Vietnam. De autoriteiten van Hanoi eisen inderdaad een strikte controle van alle luchtbewegingen naar de Cambodjaanse hoofdstad. Deze omweg is zo belangrijk, dat de vluchttijd er nagenoeg door verdubbeld wordt.

Het radiokontakt met de toren van Phnom Pehn is van uitzonderlijk slechte kwaliteit, nagenoeg onverstaaubar.

De bemanning is verplicht een volledige nadering op zicht uit te voeren, wegens onbeschikbaarheid van navigatie- of naderingshulpmiddelen. Bovendien maakt het ontbreken van de startbaanverlichting elke nachtoperatie onmogelijk.

CELA SE PASSAIT LE 12 MAI 1980

Le C130 se tient prêt, sur l'aire de stationnement de Melsbroek, à donner une fois de plus le meilleur de lui-même; un à un quatre moteurs de 4000 CV se mettent en marche dans un bruit assourdissant. Après quelques instants l'avion se met en mouvement et "taxie" vers le bout de la piste; à pleine charge, il s'arrache du sol, débutant ainsi sa mission lointaine dont la destination est Bangkok, en Thaïlande.

Suite à la chute du gouvernement de Phom Penh en janvier 1979, des milliers de Cambodgiens ont fui vers la frontière pour échapper aux combats, dans l'espoir de trouver de la nourriture et une assistance médicale. Les habitants de ce pays qui fait partie de ce qu'on appelait parfois la "grange à riz" de l'Asie du Sud Est, souffrent des conséquences désastreuses de tout conflit armé.

C'est pourquoi le ICRC (International Committee of the Red Cross) a décidé de mettre sur pied une action d'aide internationale; il est fait appel à toutes les institutions et organismes compétents pour assister la Croix Rouge dans cette action humanitaire.

L'une des intentions est la création d'un pont aérien journalier entre Bangkok et Phnom Penh; notre ministère des Affaires Etrangères a souhaité appuyer cette action. Temporairement la Belgique participera à ce pont aérien, l'équipe belge devant relayer celle des Etas-Unis. Le départ est prévu pour le 12 mai 1980; un mois avant cette date, on s'agite nerveusement pour les préparatifs, et afin de se conformer aux nombreuses formalités, telle que l'obtention d'autorisations de survol des différents pays sur la route. Pour le 15^{ème} Wing et ses équipages, la mission humanitaire n'est pas une première bien sûr; les opérations au Sahel ont prouvé à suffisance le niveau de leurs compétences et de leur "tenacity". Sous la conduite du colonel aviateur A. Blume, commandant à ce moment du 15^{ème} Wing, deux équipages, accompagnés d'une équipe de support, exécuteront la mission.

12 mai 1980: première escale sur l'aérodrome d'Heraklion, en Crète, pour refaire le plein de carburant. De là, le cap est mis sur Dubaï dans les Emirats Arabes Unis; ensuite une escale et un jour de repos sont prévus à Colombo au Ceylan (Sri Lanka). Le lendemain, après cinq heures de vol, le C130 se pose à Bangkok; le même jour encore, la mission se poursuit à destination de Phnom Penh. Mais la route prévoit un survol imposé de Ho Chi Minh-ville (anc. Saigon) au Sud Vietnam; les autorités de Hanoi exigent, en effet, être informées de tous les mouvements aériens vers la ville cambodgienne. Ce détour est si grand que finalement la mission est presque deux fois plus longue.

Le contact radio avec l'aéroport de Phnom Penh est de piètre qualité, presque inaudible; l'équipage est obligé d'effectuer une procédure complète à vue, les aides à la navigation et à l'atterrissage étant quasi inopérantes. De plus, la piste ne disposant pas d'éclairage, des opérations de nuit sont impossibles.

Lorsque la porte arrière du C130 s'ouvre, une chaleur accablante s'engouffre dans la soute: les 40°C moites et suffocants ne soulagent en rien le travail de l'équipe belge.



Wanneer de achter klep van de C-130 geopend wordt, stroomt een verzengende hitte het ruim binnen : de heersende 40° C en een hoge vochtigheidsgraad maken het werk van de Belgische ploeg verre van gemakkelijk. Cambodjaanse burgers bekommeren zich om de kostbare lading uit de C-130 te halen, terwijl gewapende soldaten met een waakzaam oog de operaties gadeslaan. Onder geen enkel voorwendsel mag de bemanning de vlieghaven verlaten. De lading bestaat voornamelijk uit medische uitrusting, voertuigen en rijstplanten ; dit alles wordt in een veertigtal minuten uitgeladen, onder de voldane blikken van een Rode Kruisvertegenwoordiger. Terwijl een dreigende onweerswolk nadert, worden de deuren snel vergrendeld en stijgt het vliegtuig terug op ; de eerste zending BAF/RC 98/01 zit erop als de wielen van de C-130 knarsend contact nemen met de landingsbaan in Bangkok.

Gedurende vijf weken gaat hetzelfde scenario zich elke dag afspelen; buiten het materieel worden eveneens personen zoals journalisten en medewerkers van het Rode Kruis vervoerd door de zorgen van de 15° Wing.

Elke dag wordt radiokontakt via een HF kanaal opgenomen met Melsbroek ; de kwaliteit van de verbinding is relatief goed, behalve op bepaalde ogenblikken van de dag (bekend fenomeen).

Eenendertig zendingen zullen volbracht worden met een gemiddelde vluchttijd van 4u15' ; gemiddeld wordt elke dag 11 à 12 ton materieel aangevoerd. De zendingen worden zodanig gepland dat de "off duty crew" de tijd heeft om enigzins Thailand te ontdekken ; kolonel Blume had aldus de gelegenheid om vluchtelingenkampen te bezoeken. Deze worden zwaar bewaakt door Thaise soldaten om elke onwettige immigratie te verhinderen.

Terwijl we het Rode Kruis gelukwensen voor de vlekkeloze organisatie, nemen we tegelijk onze hoed af voor de 15° Wing voor de manier waarop zending eens te meer werd uitgevoerd !

(reportage van Edgard Eeckman, vertaald door P. Claes)

Ontplooid personeel voor de operatie "CAMBODGE"

Piloten	Kolonel Blume, zendingsoverste Kommandant Michiels Kapitein Lebeau Kapitein Rase Adjudant-Chef Hayt
Navigators	Kommandant Vervecken Luitenant Krins
Flight Engineers	1 Sgt Baurin 1 Sgt Sonck
Loadmasters	1 Sgt Maj Carpentier 1 Sgt Maj Meunier 1 Sgt Verdonckt
techniekers	Adjudant Debruyne Adjudant Plateau 1 Sgt Maj Vinck

Uw DAKOTA CLUB zou het zeer op prijs stellen mocht zij enig fotomateriaal op persoonlijk aandenken aan deze zending ter beschikking krijgen!

Des civils cambodgiens s'affairent à décharger le C130 de sa cargaison précieuse, tandis que des soldats armés surveillent toutes les opérations d'un oeil attentif. Sous aucun prétexte l'équipage ne peut quitter l'aéroport.

Le chargement est composé essentiellement d'équipement médical, de véhicules et de plants de riz ; tout cela est débarqué en une quarantaine de minutes, sous le regard satisfait du représentant de la Croix Rouge. Tandis qu'un orage menaçant s'approche, les portes sont refermées rapidement et l'avion redécolle ; la première mission BAF/RC 98/01 s'achève avec succès lorsque les roues du C130 se posent en crissant sur la piste de Bangkok.

Pendant cinq semaines le même scénario allait se dérouler chaque jour ; outre du matériel, des personnes, journalistes ou représentants de la Croix Rouge, allaient être transportées par nos soins.

Chaque jour, un contact radio HF est établi entre Bangkok et le 15ième Wing ; la qualité de la communication est relativement bonne, excepté à certains moments du jour (phénomène connu). Trente et une missions seront accomplies dont chacune représente quelque 4 h 15' de vol; en moyenne 11 à 12 tonnes sont transportées chaque jour. Les missions sont organisées de telle façon que les deux équipages se relayent, ce qui permet à l'équipage "off duty" de découvrir quelque peu la Thaïlande ; le colonel Blume a ainsi l'occasion de visiter des camps de réfugiés. Ceux-ci sont sévèrement gardés par des soldats thaïlandais afin d'empêcher toute immigration illégale.

Tout en félicitant la Croix Rouge pour son impeccable organisation, nous devons un coup de chapeau au 15ième Wing pour la façon dont la mission fut accomplie, ... une fois de plus !

(reportage de Edgard Eeckman)

Personnel déployé pour l'opération "Cambodge"

Pilotes	Colonel Blume, chef de mission Commandant Michiels Capitaine Lebeau Capitaine Rase Adjudant Chef Hayt
navigateurs	Commandant Vervecken Lieutenant Krins
Flight engineers	1 Sgt Baurin 1 Sgt Sonck
Loadmasters	1 Sgt Maj Carpentier 1 Sgt Maj Meunier 1 Sgt Verdonckt
Techniciens	Adjudant Debruyne Adjudant Plateau 1 Sgt Maj Vinck

Nous remercions d'avance ceux qui pourraient mettre à disposition du DAKOTA tout matériel photographique ou souvenir personnel concernant cette mission.



Recente gebeurtenissen in de 15e Wing

Operatie SILVER BACK

Samengevat werden de operaties in drie fasen afgewerkt. In eerste instantie ging het erom de Brigade Para Cdo met uitrusting en materieel over te brengen naar NAIROBI, (hierbij moet melding gemaakt worden van de hulp van de USAF, maar deze interventie met GALAXY toestellen valt buiten de attributies van de Comd 15 Wing), gevolgd door de inname van het vliegveld KIGALI d.m.v. een "assault landing".

De tweede fase bestond uit de evacuatie van KIGALI naar NAIROBI van 1.411 burgervluchtelingen, gevolgd door de evacuatie van de Brigade (700 man met materieel) in een versneld tempo, vermits het dispositief ter plaatse bedreigd werd door het kruisvuur tussen de FAR en het FPR (resp "Forces Armées Rwandaises" en "Front Patriotique Rwandais").

Deze twee eerste fasen behelsden de eigenlijke operatie "Silver Back", die ontketend werd met het vertrek van de eerste der acht vliegtuigen op 09 april 94 te 0715 Hr in het kader van het geldende operatieplan.

De derde fase bestond uit de evacuatie van de Belgische blauwhelmen genaamd Batalion KIBAT (450 man en materieel) met daarbij het terugbrengen van mensen en materieel naar BELGIE via DJIBOUTI.

Voor deze derde fase, werd het commando en de controle grotendeels overgelaten aan de 15e Wing, vermits het hier om een loutere luchtoperatie ging.

De opvallende karakteristieken zijn eerst en vooral de omvang van het dispositief, het internationaal karakter ter plaatse, de werklast te MELSBROEK, en de kontekst van oorlogs operatie met de volledige waaier van al onze operationele mogelijkheden.

Het aangehouden dispositief bestond uit het versterkte operatieplan voor humanitaire akties, met toevoeging pantservoertuigen om het hoofd te bieden aan de lokale bedreiging. In minder dan 24 uren stegen 8 C-130H (waaronder 1 BENL C-130H) en 2 Boeing 727, goed voor het totaal van de beschikbare middelen op vanuit MELSBROEK. Twee supplementaire C-130H vervoegden het operatiegebied halverwege de operatie, wat neerkwam op 100% van middelen 15^e Wing. 66 bemanningsleden (11 bemanningen, waaronder 1 gemengde Belgische-Nederlandse) en 27 leden van het grondpersoneel waren op de bres.

Vanuit Melsbroek opereerde een crisisstaf gedurende 24u/24.

De internationale hulp werd geken merkt door het onder operationele controle brengen van 2 C-130H van de Royal Canadian Air Force, 2 Spaanse C-130 en 3 Italiaanse.

Evènements récents au 15e Wing

Opération SILVER BACK

Succinctement, l'ensemble des opérations s'est déroulé en trois grandes phases. Il s'agissait premièrement d'acheminer la Brigade Para-Commando et son matériel à NAIROBI (sans oublier l'aide américaine par Galaxy, mais celle-ci sort des attributions du Comd 15 W), ensuite d'investir l'aérodrome de KIGALI en atterrissage d'assaut.

La deuxième phase consistait en l'évacuation de KIGALI à NAIROBI de 1.411 réfugiés civils, ensuite en l'évacuation de la Brigade elle-même (700 hommes et Mat) dans un processus accéléré, le dispositif étant menacé par des tirs croisés entre FAR et FPR (Forces Armées Rwandaises et Front Patriotique Rwandais).

Ces deux premières phases couvrent l'opération SILVER BACK proprement dite, commandée initialement, avec décollage du premier des huit Avn du plan d'opération, le samedi 09 Avr 94 à 0715 Hr L.

La troisième phase consistait en l'évacuation des casques bleus belges, le bataillon KIBAT (450 hommes et Mat), avec dans la foulée le réacheminement des hommes et Mat vers la BELGIQUE via DJIBOUTI pour certains matériaux.

Pour cette troisième phase, le Command and Control a été laissé principalement au Comd 15 W, l'opération étant essentiellement aérienne.

Les caractéristiques essentielles à retenir sont tout d'abord, l'ampleur du dispositif, son caractère international sur place, la charge de travail depuis MELSBROEK, et le contexte de guerre réelle impliquant la panoplie complète de nos possibilités opérationnelles.

Le dispositif adopté fut celui du plan de base renforcé, soit l'ajout en dernière minute de véhicules blindés, étant donné la menace sur place.

En moins de 24 Hr, 8 C-130H et 2 BOEING 727 (dont 1 C-130H Belgo-Néerlandais), soit la totalité de la flotte, décollaient de MELSBROEK. Deux C-130H supplémentaires rejoignaient également le théâtre en milieu d'opération. Soit la mise en oeuvre de la totalité des moyens 15 Wing disponibles. 66 membres d'équipage, en fait 11 équipages, dont l'équipage mixte Belgo-Néerlandais, et 27 membres du Pers de Support au sol étaient impliqués.

Depuis MELSBROEK, un centre de crise a fonctionné 24 Hr/24.

L'aide internationale s'est caractérisée par la mise sous Ctl Ops Comd 15 W de 2 C-130H canadiens, 2 espagnols et 3 italiens.

Les évènements ont ensuite pris une tournure menaçante telle que le Comd 15 W a fait appel à une protection française de 2 Jaguars en appui aérien rapproché afin de couvrir les évacuations.



Door de verslechterende toestand op het terrein riep de Comd 15 Wing de hulp in van 2 Franse Jaguars in nabije luchtsteun om de evacuatieopdrachten te beschermen. Wat de waaier van operationele zendingen betrof, kunnen we de nachtlandingen met behulp van jeepverlichting te MWANZA (TANZANIE) en KIGALI vermelden, alsmede de ontsnappingen uit GYSENI en BUTARE, de verkenning van konvoien met Gunship voorbereidingen, scramble orders, ge-koppeld aan "cockpit readiness", dispersie, dit alles onder morteraanvallen.

Op die manier werden 1411 vluchtelingen richting NAIROBI, exclusief met de C-130H. Twee Belgische vliegtuigen werden geraakt door geweervuur.

Op 19 april om 20.15 verliet de laatste C-103H KIGALI met aan boord de LtKol DEWEZ, Commandant van de KIBAT. Vervolgens begon de fase van de repatriëring naar België, die vertraagd werd door de verslechtering van de toestand in BURUNDI, waarvoor een eventuele bijkomende operatie moest gepland worden met het behoud van een minimum dispositief in "Stand-by".

Als proloog van de operaties bevond een bemanning C-130H in het kader van een zending UNAMIR zich geblokkeerd in het Hotel des Mille Collines te KIGALI. Het ging om de bemanning van LtKol VI ROMBOUX en Kapt JACOBS, met een groep maintenancepersoneel. Ze hebben van dichtbij schrijnende toestanden meegemaakt. Deze bemanning is er uiteindelijk in geslaagd hun C-130H veilig te stellen. Ze klommen uit op het ogenblik dat de eerste golf zijn nadering op KIGALI aanvatte.

C-130

De operatie "Silver Back" was eens te meer een gelegenheid om de uitzonderlijke kwaliteiten van onze Hercules te bewijzen voor operaties in een vijandig gebied. Vanaf het volgende nummer "Dakota News" zullen we systematisch een rubriek inlassen, gewijd aan de geschiedenis en de avonturen van dit uitzonderlijk vliegtuig. Zijn eerste verschijning gaat terug tot 1954, en onmiddellijk bleek dat de Lockheed YC-130 kon beschouwd worden als HET taktisch transporttoestel bij uitstek; een gepressuriseerde cargoruimte liet het transport van volumineuse voertuigen toe, die gemakkelijk konden ingescheept worden dank zij een lage laadvloer, bereikbaar via een mobiele laadbrug. Voeg daarbij een landingsstel bestand tegen operaties op rudimentaire landingsstrips; de C-130 nam eveneens genoegen met zeer korte start - en landingsafstanden.

Zonder zijn ongeëvenaarde vluchtkwaliteiten te vergeten qua wendbaarheid en snelheid, die op dat ogenblik vergelijkbaar waren met deze van de jagers tijdens de tweede wereldoorlog!

Niemand kon toen zijn uitzonderlijk lange "carrière" voorspellen...

(wordt vervolgd)

Quant à l'éventail des missions opérationnelles, elles allaient des atterrissages de nuit avec balisage par jeep à MWANSA (TANZANIE) et KIGALI, aux exfiltration délicates de GYSENI et BUTARE, aux reconnaissances de convois routiers avec préparations Gunship, au scramble order, ainsi que toute la gamme des "cockpit readiness", dispersion, attente, etc ... durant les attaques de mortiers.

Ce dispositif permit l'évacuation de 1.411 réfugiés vers NAIROBI, ceci uniquement par C-130H. Deux C-130H BE ont été légèrement atteints par des tirs de calibre léger.

Le 19 avril à 20.15 Hr, le dernier C-130H BE quittait KIGALI avec à son bord le LtCol DEWEZ, Comd KIBAT.

Ensuite débutait la phase de rapatriement vers la BELGIQUE, phase retardée par la situation au BURUNDI (nécessitant une éventuelle intervention supplémentaire et le maintien en stand-by d'un dispositif minimum).

En prologue aux opérations, un équipage C-130H en mission UNAMIR se trouvait à KIGALI, bloqué à l'hôtel des Mille Collines. Il s'agissait de l'équipage du LCL ROMBOUX et du Capt JACOBS ainsi qu'un groupe de personnel de main-tenance. Ce personnel a vécu des événements pénibles. L'équipage a cependant réussi à dégager le C-130H et effectuait sa montée en altitude lorsque la première vague d'assaut amorçait son approche à KIGALI.

C-130

L'opération "Silver Back" fut une occasion de plus pour démontrer les qualités exceptionnelles de notre Hercules dans un environnement hostile.

A partir du prochain no de "Dakota News", nous consacrerons une rubrique à l'histoire et aux aventures de ce superbe avion.

Sa première apparition remonte à 1954, et d'emblée le Lockheed YC-130 fut considéré comme l'avion de transport tactique par excellence; un cargo pressurisé permettait le transport de véhicules volumineux, dont le chargement était facilité grâce à un plancher bas accessible par une rampe mobile. Ajoutez à cela un train d'atterrissage autorisant des opérations sur des terrains sommairement aménagés; le C-130 se contentait également de distances très courtes pour les atterrissages et les décollages.

Sans omettre ses qualités de vol, en maniabilité et en vitesse, comparables, à l'époque, à celle des chasseurs de la Seconde Guerre mondiale.

Personne ne pouvait prédire alors l'exceptionnelle durée de "carrière" que serait la sienne.

(à suivre)



AML

De AML (Aéroport Militaire Luchthaven) is een "groep" in de schoot van de 15e Wing, die alle functies waarneemt die traditioneel in alle luchthavens uitgevoerd worden, te weten:

- parking, bevoorrading en hulp bij het opstarten van militaire en burgertoestellen in transit
- levering van "catering"
- ontvangst, voorbereiding en lading van vracht
- ontvangst van passagiers, restauratie, informatie
- veiligheid

De grotere intensiteit van de internationale betrekkingen en de rol van Brussel (NAVO, Europese Gemeenschap) worden voor de AML vertaald in een belangrijke toename van de bewegingen aankomst en vertrek.

AML

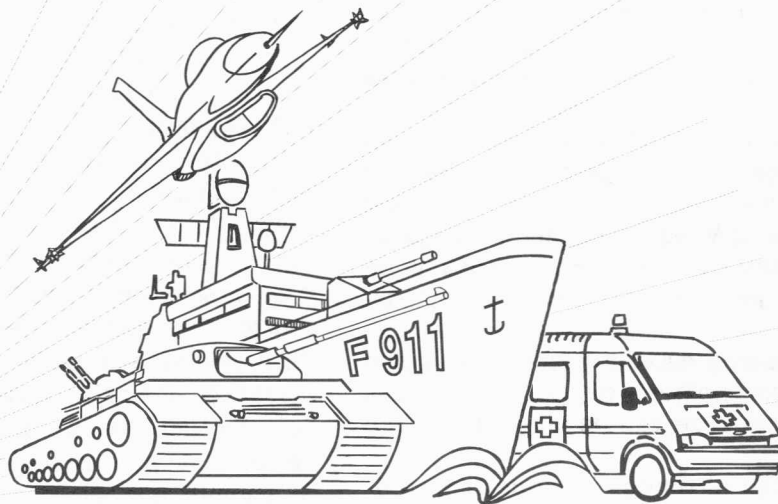
L'AML (Aéroport Militaire Luchthaven) constitue un "groupe" au sein du 15e Wing et assume toutes les fonctions que l'on trouve traditionnellement dans tous les aéroports, à savoir:

- parcage, ravitaillement et démarrage des avions (aussi bien du 15e Wing que des avions, militaires et civils, en transit)
- fourniture de "catering"
- réception, préparation et chargement de fret
- accueil des passagers, restauration, information
- sécurité

L'ouverture des relations internationales, et le rôle de Bruxelles (OTAN, Communauté Européenne) se sont traduits pour l'AML par un accroissement important des "mouvements" d'arrivée et de départ.

Avec la collaboration

INFOSERMI





Aktiviteiten AML - Jaar 1993

1. Eigen vluchten

Aantal: 1412

Aantal passagiers:	Militairen	30.658
	Militaire VIP's	1.025
	Burgers	6.615
	Burgers VIP's	2.175

Vracht eigen vluchten :

- 6.351.111 LBS + 1.733.889 KG

2. "Handling" van vreemde vliegtuigen

Aantal	:	365
Passagiers	:	3.771
Vracht	:	1.728.788 LBS

Activités AML - Année 1993

1. Vols 15e Wing

Nombre: 1.412

Nombre de passagers :	Militaires	30.658
	VIP militaires	1.025
	Civils	6.614
	VIP civils	2.175

Fret 15e Wing

- 6.351.111 LBS + 1.733.889 KG

2. "Handling" d'avions étrangers

Nombre:	365
Passagers:	3.771
Fret:	1.728.788 LBS



Aktiviteiten AML - Jaar 1994

1. Eigen vluchten

Aantal: 1511

Aantal passagiers:	Militairen	25.287
	Militaire VIP's	354
	Burgers	4.980
	Burgers VIP's	1.002

Vracht eigen vluchten :

- C-130 4.142.464 LBS + 1.626.668 KG

- B 727, HS, MERLIN, FALCON:
144.236 LBS+ 159.442 KG

2. "Handling" van vreemde vliegtuigen

Aantal	:	299
Passagiers	:	8.302
Vracht	:	779.856 LBS

Activités AML - Année 1994

1. Vols 15e Wing

Nombre: 1.511

Nombre de passagers :	Militaires	25.287
	VIP militaires	354
	Civils	4.980
	VIP civils	1.002

Fret 15e Wing

- C-130 4.142.464 LBS + 1.626.668 KG

- B 727, HS, MERLIN, FALCON:
144.236 LBS + 159.442 KG

2. "Handling" d'avions étrangers

Nombre:	299
Passagers:	8.302
Fret:	779.856 LBS