



NEWS

N° 18, Mar 2002



C-130 : 30 Years

Truman & Potsdam

Human Ops Part 2

Dakota News

Sommaire

Inhoud

P 3 Le président Truman à Meisbroek



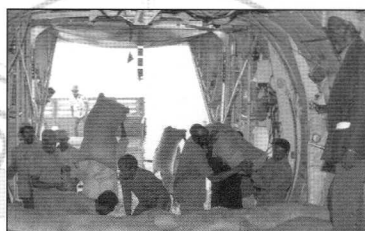
Blz 3 President Truman in Meisbroek

P 7 30 ans au service du 15 Wing



Blz 7 30 jaar in dienst van de 15 Wing

P 10 Deux années d'opérations humanitaires (1985-1986) (2ième partie)



Blz 10 Twee jaar humanitaire zendingen (1985-1986) (deel 2)

Revue périodique, éditée par l'ASBL "Centre de Documentation du 15e Wing"

Layout : André Janssens

Imprimerie : Claes Printing, ST.Pieters Leeuw

Rédaction:

Jo Huybens, Jos Ackermans, André Janssens

Editeur responsable : Jo Huybens

Adresse:

Dakota - 15e Wing Transport Aérien

Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek

Tél : (02) 752 46 50 Fax: (02) 7524651

Cotisation annuelle de membre "Dakota" : € 13 à verser sur le compte 438-1064121-48 au nom de l'ASBL (cette cotisation donne droit au DAKOTA NEWS)

Website Force Aérienne : <http://w.w.w.mil.bel/baf>

Periodiek tijdschrift, uitgegeven door de VZW "Documentatiecentrum van de 15e Wing"

Layout : André Janssens

Druk: Claes Printing, St.Pieters Leeuw

Redactie:

Jo Huybens, Jos Ackermans, André Janssens

Verantwoordelijke Uitgever : Jo Huybens

Adres:

Dakota - 15e Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek

Tel: (02) 752 46 50 Fax: (02) 7524651

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" : € 13 te storten op rekening nr. 438-1064121-48 t.v.v. de VZW (deze bijdrage geeft recht op DAKOTA NEWS)

Website Luchtmacht : <http://w.w.w.mil.bel/baf>

President Truman in Meisbroek

In het artikel "Zestig jaar geleden...", dat wij publiceerden in Dakota News W17 (bizA) kon u de herinneringen lezen van Eric Whittle, die in die periode in Meisbroek gestationeerd was in de 140e RAF Wing. Dit bracht er ons toe enig speurwerk te verrichten aangaande de doortocht van Harry Truman, toen president van de Verenigde Staten, die nogal wat ongemak bezorgde aan het RAF personeel dat de basis bezette. De resultaten van die opzoekingen gebieden ons Eric's relaas van dit "evenement" enigszins aan te passen. Inderdaad, zoals u hieronder zult kunnen lezen, was president Truman niet aan boord van het vliegtuig dat de activiteiten van het vliegveld stillegde. Het ging inderdaad om een "in plaats stelling" om de president naar een andere bestemming te voeren, wat waarschijnlijk de uitgebreide veiligheidsmaatregelen rechtvaardigde voor de aankomst van dit VVIP vliegtuig. Vandaar dat er waarschijnlijk verwarring is ontstaan bij mensen die dachten dat de president werkelijk aan boord was van het aangekondigd presidentieel vliegtuig... Deze rechtzetting betekent absoluut geen verwijt aan het adres van Eric Whittle en zijn collega's, die zeker niet op de hoogte gehouden werden van alle details; bovendien begrijpen wij dat de herinnering aan dergelijke lang geleden gebeurtenissen het geheugen lelijke parten kan spelen.

Internationale context

Na het overlijden, op 63 jarige leeftijd, van president Franklin D. Roosevelt op 12 april 1945, werd de fakkel overgenomen door vice-president Truman. De eerste grote reis van de nieuwe president brengt hem naar Europa voor een conferentie met Churchill en Stalin. De Amerikaanse delegatie is de grootste die de Verenigde Staten ooit naar het buitenland stuurden. Harry Truman en zijn staatssecretaris Byrnes willen een driepartijen veiligheidspact tot stand brengen tussen Rusland, Engeland en Amerika. Het probleem van de zee-engtes, actueel gemaakt door Russische initiatieven in Ankara, zal door de drie groten besproken worden, en in Washington twijfelt men er niet aan dat ook de oorlog in het verre oosten en de Russische houding tegenover Japan behandeld zal worden. Zware agenda voor de nieuwe president, die het hoofd zal moeten bieden aan de ondervindingrijke Churchill en Stalin; de vijand is verslagen, de alliantie heeft nog

Le président Truman à Meisbroek

L'article 'Il y a soixante ans' paru dans le Dakota News n017 (pA) nous rapportait les souvenirs d'Eric Whittle alors que celui-ci était stationné à Meisbroek au sein du 140 Wing RAF; il nous amena à effectuer quelques recherches concernant le passage du président des Etats-Unis, Harry Truman, passage qui perturba quelque peu le personnel RAF qui occupait la base. A la lumière de nos découvertes, nous devons à la vérité de rectifier le déroulement de cet 'événement' tel que raconté par Eric; en effet, comme vous allez le découvrir, le président Truman n'était pas à bord de l'avion dont l'arrivée 'immobilisa' les activités de l'aérodrome. Il s'agissait en fait d'une 'mise en place' pour conduire le président vers une autre destination, et qui justifiait sans doute les mesures de sécurité prises pour l'arrivée de cet avion VVIP. D'où, probablement, une certaine confusion qui pouvait porter à croire que l'avion annoncé 'du président' avait celui-ci à son bord...



Nous n'en tiendrons pas rigueur à Eric Whittle et à ses collègues qui n'avaient certainement pas été mis dans la confidence; on peut comprendre également que le souvenir d'événements aussi lointains puisse jouer des tours à la mémoire ...

Contexte international

Après le décès, à 63 ans, du président Franklin D. Roosevelt, le 12 avril 1945, le flambeau est repris par le vice-président Truman; le premier grand voyage du nouveau président va l'amener en Europe pour conférer avec Churchill et Staline. La délégation américaine est la plus importante que les Etats-Unis aient jamais envoyé à l'étranger.

H. Truman et son secrétaire d'état Byrnes vont tenter d'obtenir un pacte tripartite de sécurité russo-anglo-américain. Le problème des détroits rendu actuel par des initiatives russes à Ankara, sera abordé par les 'trois grands', et l'on ne doute pas à Washington qu'on parlera aussi de la guerre en extrême-orient et de l'attitude russe envers le Japon.

Vaste programme pour le nouveau président, qui va se confronter aux routiniers Churchill et Staline; l'ennemi vaincu, l'alliance n'a plus guère de sens, et la paix en Europe n'a vraiment pas l'air d'une vraie paix.

weinig zin, en de vrede in Europa is blijkbaar slechts een schijnvrede.

De conferentie zal beginnen op 17 juli 1945, in Potsdam (Duitsland), en is gepland om een tiental dagen te duren.

De reis

President Truman verlaat Newport (Virginia) op zaterdag 9 juli 1945; het juiste traject van het zeekonvooi en het aankomstuur en juiste bestemming in Europa worden geheim gehouden. Nochtans verneemt men op 12 juli dat de president voet aan wal zal zetten in een West-Europese haven, waarschijnlijk Antwerpen.

In de metropool is 15 juli een warme, zonnige zomerdag. De silhouetten van de twee kruisers tekenen zich af boven het land van de bocht van Austruwel. De schepen dragen nummer 31 en 41; het eerste zou de "Augusta" zijn, maar er staat geen naam op de normale plaatsen. Tussen de torens en op het dek zijn matrozen met witte pet druk bezig; de eerste kruiser meert snel aan. Een man in grijs pak, de hoed in de hand, stapt op de loopbrug: het is president Truman. Hij wordt opgevangen door de fijne, welbekende silhouet van generaal Eisenhower. Deze had afscheid genomen van de geallieerde troepen op 14 juli. Op de kade, waar Amerikaanse soldaten een erehaag vormen, weerklinkt luid hoerageroep. Andere militairen, met een ononderbroken hennepouw in hun handen, zomen het traject van de stoet af, met achter hen een enorme mensenmassa, tot wel vijf à zes rijen diep.

Omstreeks 11.30 zet de officiële stoet zich in beweging, met op kop de motos van de MP, dan de wagens van de officieren en eindelijk, op de achtste of negende plaats, de presidentiële "torpedo". Mijnheer Truman beantwoordt de toejuichingen door met zijn hoed te wuiven. De colonne verlaat de stad langs de grote boulevards en het Zuidstation.

Brussel wordt bereikt via Schaarbeek, en van daar gaat het naar het vliegveld van Meisbroek. Op het vliegveld schouwt de president het 137e Infanterie Regiment. Langs heel het traject van Antwerpen naar Meisbroek werd de erewacht opgetrokken door de 35e Divisie, waar het 137e regiment deel van uitmaakte. Truman had, tijdens de oorlog 14-18, in deze eenheid gediend als kapitein van de artillerie.

Op de tarmac onderhouden Harry Truman en generaal Eisenhower zich met meerdere soldaten en officieren. De president stijgt in het vliegtuig en de deur gaat reeds dicht, wanneer plots een officiële wagen verschijnt. Mijnheer Van Acker, eerste minister van België, stijgt uit. De president, die hiervan wordt verwittigd door M. Sawyer, Amerikaans ambassadeur in Brussel, komt terug uit zijn vliegtuig. Daarop volgt een kort gesprek tussen beide personen, waarna Truman opnieuw aan boord gaat, en het vliegtuig opstijgt om 13 U.

Hij bereikt Berlijn om 16.15 lokale tijd. Het presidentieel

La date d'ouverture de la conférence est fixée au 17 juillet 1945; elle se tiendra à Potsdam, en Allemagne, et est prévue pour une dizaine de jours.

Le voyage

Le président Truman quitte Newport (en Virginie) le samedi 9 juillet 1945; le trajet exact du convoi maritime et l'heure de son arrivée en Europe, de même que la destination, sont tenus secrets. Toutefois, le 12 juillet, on apprend que le président accostera dans un port de l'Europe septentrionale, probablement à Anvers.

Dans la métropole, le 15 juillet, il fait un grand et chaud soleil; les silhouettes des deux croiseurs se détachent au-dessus des terres du coude d'Austruwel. Les navires portent les numéros 31 et 41; le premier bâtiment serait l'"Augusta", mais aucun nom n'est inscrit aux endroits habituels. Au milieu des tourelles et sur le pont s'agitent des marins en calot blanc; le premier croiseur se met rapidement à quai. Un homme vêtu d'un complet veston gris, chapeau à la main, s'en gage sur la passerelle; c'est le président Truman. Vers lui s'avance la silhouette fine et bien connue du général Eisenhower; celui-ci avait pris congé des troupes interalliées le samedi 14 juillet. Des vivats éciaient sur le quai, ou des soldats américains forment la garde d'honneur; d'autres militaires bordent le parcours du cortège en tenant une corde de chanvre ininterrompue; derrière, une foule énorme est massée sur cinq ou six rangées.

Vers 11.30h, le cortège officiel se met en route; en tête, les motos des MP, puis les voitures d'officiers, et enfin, vers la huitième ou neuvième place, la torpédo présidentielle. Monsieur Truman répond aux acclamations en agitant son chapeau; la colonne quitte la ville par les grands boulevards et la gare du sud.

L'entrée à Bruxelles s'effectue par Schaarbeek pour rejoindre Meisbroek; sur l'aérodrome, le président des Etats-Unis passe en revue le 137^e régiment d'infanterie. Tout au long du trajet d'Anvers à Meisbroek, la garde d'honneur a été assurée par la 35^e division à laquelle appartient ce 137^e régiment; Truman en faisait partie pendant la guerre de 14-18 comme capitaine d'artillerie.

Sur le tarmac, Harry Truman et le général Eisenhower s'entretiennent avec plusieurs soldats et officiers; le président prend place dans l'avion et la porte se referme lorsqu'une voiture officielle apparaît. En sort Monsieur Van Acker, premier ministre belge. Informé par M. Sawyer, ambassadeur américain à Bruxelles, le président ressort de l'appareil, et une courte conversation a lieu entre les deux hommes, puis le président Truman remonte dans l'avion qui décolle à 13h.

Il arrivera à Berlin à 16.15h, heure locale; l'avion présidentiel est précédé de celui du général Eisenhower, quant au secrétaire d'état Byrnes, il est parti à bord

vliegtuig wordt voorafgegaan door dat van generaal Eisenhower, terwijl staatssecretaris Byrnes vertrokken is in een derde vliegtuig.

Toevalligheden ?

Het onverhoeds verschijnen van M. Achille Van Acker kan ons doen glimlachen: dit incident was hoogstwaarschijnlijk niet voorzien in het strenge Amerikaanse protocol!

Maar waarover wisselden beide heren van gedachten? Misschien hadden zij het over het mooie weer, ... of over iets anders.

Inderdaad, tijdens de vorige uren werden de gesprekken van Sankt Wolfgang betreffende het lot van Koning Leopold 11 beëindigd, en wij weten dat de anglo-amerikanen niet gunstig stonden tegenover de terugkeer van onze soeverein.

Onze eerste minister had die vergadering verlaten voor alle andere deelnemers, om in Brussel te landen op zaterdag 14 juli om 17 U. Zijn onderhoud met Leopold 11 was gestrand op diens weigering om af te treden. Iedereen was op zijn standpunt gebleven, wat aanleiding gaf tot een woelig parlementair debat op 17 juli.

Heeft Van Acker de Amerikaanse president geïnformeerd over de hou-

d'un troisième avion.

Coïncidences ?

L'arrivée impromptue de M. Achille Van Acker peut prêter à sourire; il est probable que cette péripétie n'avait pas été prévue par le rigoureux protocole américain.

Mais qu'ont bien pu se raconter les deux interlocuteurs ? Peut-être ont-ils parlé de l'air du temps, ... ou d'autres choses. En effet, dans les heures précédentes se sont c10turés les entretiens de Sankt Wolfgang concernant le sort du roi Léopold 11. On sait que les anglo-américains n'étaient pas favorables au retour du Souverain. Notre premier ministre a quitté la difficile réunion avant tous les autres participants pour atterrir à Bruxelles le samedi 14 juillet à 17h; son entrevue avec Léopold 11 s'est heurtée au refus du Roi d'abdiquer. En d'autres termes, chacun est resté sur ses positions, avec pour conséquence l'ouverture d'un houleux débat parlementaire le 17 juillet.

Le président américain fut-il informé par Van Acker de



Stalin, Truman en Churchill
in Potsdam

Staline, Truman et Churchill
à Potsdam

ding van de Koning? Niets laat ons toe dit te bevestigen, noch te ontkennen.

Wij kunnen hieraan toevoegen dat de andere leden van de delegatie te Sankt Wolfgang (waaronder de Prins-regent), vergezeld van een Amerikaanse officier, teruggekeerd zijn op 15 juli. Alleen Koningin Elisabeth is enkele uren langer gebleven.

Potsdam en de gevolgen

Deze conferentie wordt op 2 augustus 1945 afgesloten met een slecht compromis dat de verdeling van Duitsland bevestigt en geen enkele tegemoetkoming voor

l'attitude royale? Rien ne permet de l'affirmer, rien non plus ne permet de le réfuter.

Ajoutons que les autres membres de la délégation présente à Sankt Wolfgang (dont le Prince Régent) sont rentrés le 15 juillet, accompagnés d'un officier américain; seule la reine Elisabeth a prolongé son séjour de quelques heures.

Potsdam et ses conséquences

Cette conférence se solde, le 2 août 1945, par un mauvais compromis qui consacre la division de l'Allemagne et n'apporte dans les pays de l'Est aucune contre-par-

het Westen bevat vanwege de landen van Oost Europa. Stalin bevestigt inderdaad zijn heerschappij over Centraal en Oost Europa. Nochtans hebben de geallieerden, van hun kant, niets toegegeven met betrekking tot Turkije en de zee-engten.

De conferentie van Potsdam draait grotendeels uit in het voordeel van Rusland, dat veel van haar standpunten kon opdringen.

Op een onbewaakt ogenblik liet Stalin zich ontvallen: *"Elke vrij verkozen regering zou anti-soviet zijn, en dat kunnen wij niet toelaten"*.

Churchill, van zijn kant, zal het einde van de conferentie niet bijwonen: hij keert kortstondig terug naar Engeland voor de resultaten van de wetgevende verkiezingen, en verneemt er zijn nederlaag tegenover de travaillist Clement Attlee.

President Truman vliegt van Berlijn naar Plymouth, waar hij ontbijt bij koning George VI. Onmiddellijk nadien gaat hij aan boord van de Augusta, om terug te reizen naar de Verenigde Staten.

Enkele dagen nadien, op 6 augustus, vernielt de eerste atoombom Hiroshima ...

André Scaillet

Nogmaals hartelijk dank aan Eric Whittle en Reg Day om ons deze doortocht van president Truman in Brussel (en Meisbroek) in herinnering te brengen. Veel Belgen weten waarschijnlijk niet dat de "Eerste Amerikaan" van dat ogenblik bij ons voorbij kwam op weg naar Potsdam. (Vertaling J. Ackermans)

tie aux Occidentaux; en effet, Staline confirme son emprise sur l'Europe du Centre et de l'Est. Toutefois, les Alliés n'ont rien concédé concernant la Turquie et les détroits.

Dans l'ensemble, la conférence de Potsdam profite à l'URSS qui a fait accepter beaucoup de coups de force. Staline eut quelques mots dans un moment d'abandon ou de distraction: *"Tout gouvernement librement élu serait antisoviétique, et cela, nous ne pouvons le permettre."*

Churchill, pour sa part, ne connaîtra pas la fin de la conférence; rentré brièvement au pays pour le résultat des élections législatives, il apprendra sa défaite face au travailliste Clement Attlee.

Le président Truman décollera de Berlin en direction de Plymouth où il sera reçu à déjeuner par le roi George VI; immédiatement après, il réembarquera à bord de l'Augusta pour rejoindre les Etats-Unis.

Quelques jours plus tard, le 6 août, la première bombe atomique dévaste Hiroshima ...

André Scaillet

Encore merci à Eric Whittle et à Reg Day de nous avoir remis en mémoire ce passage du président Truman à Bruxelles (et Meisbroek); beaucoup de Belges ignorent vraisemblablement que le Premier américain de l'époque a transité chez nous sur le chemin de Potsdam.



30 Jaar in dienst bij de 15 Wing

Dit jaar zal het dertig jaar geleden zijn dat de eerste C-130 geleverd werd aan de 15 Wing, en deze gebeurtenis zal met de nodige luister gevierd worden tijdens de maand september; er zal tevens een werk uitgegeven worden, volledig gewijd aan

Trente ans de service au 15 Wing

Cette année il y aura trente ans que le premier C-130 fut livré au 15 Wing, et cet événement sera célébré comme il se doit au mois de septembre ; on prévoit également la 'sortie' d'un ouvrage consacré à la saga de notre Hercules, fruit du travail assidu de notre membre Dirk Buedts. De nombreux 'anciens' furent contactés à ce propos.

Nous vous proposons de découvrir (ou redécouvrir) comment la mise en service de notre bon (vieux ?) C130 fut répercutée dans la presse lors de sa présentation qui eut lieu le 19 septembre 1972.



de saga van de C-130, vrucht van het doorzettend vermogen van één van onze leden, Dirk Buedts. Talrijke oudgedienden werden in verband hiermee gecontacteerd. Wij stellen U voor om te ontdekken (of herontdekken) hoe de indienststelling van de goede (oude ?) C-130 werd weergegeven door de pers ter gelegenheid van zijn voorstelling, die plaats vond op 19 september 1972.

« Flying Boxcar verlaat ons luchtruim

De Luchtmacht schakelt over op Hercules

De Belgische Luchtmacht heeft gisteren officieel de C-130 Hercules in gebruik genomen. Hiermee wordt ons land de 26ste natie, die met Hercules vliegt voor troepen en materieeltransport. De C-130 is geroepen om de oude, trouwe Flying Boxcar (C-119) te vervangen; in totaal zullen twaalf Hercules instaan voor de vervanging van 40 Flying Boxcars. En onze luchtmacht doet hierbij nog een goede zaak ook, want de capaciteiten van één Hercules staan

« Le Flying Boxcar quitte notre ciel

La Force Aérienne passe sur Hercules

Avec la mise en service officielle des premiers appareils, notre pays devient la 26ième nation à utiliser le Hercules pour le transport de troupes et de matériel ; le C-130 succède au vieux et fidèle Flying Boxcar C-119. Douze Hercules remplaceront quarante Flying Boxcar ; et la force aérienne fait de plus une bonne affaire, puisque les capacités d'un C-130 équivalent à celles de cinq C-119. Dès lors le 15 Wing-notre unité militaire nationale de transport aura bientôt les moyens de transport de la valeur de soixante Flying Boxcar.

Seule la mobilité en souffrira, et quiconque est expert en matière de transport militaire sait qu'une cargaison peut poser des problèmes.

Mais aujourd'hui cela n'était pas le souci des gars de la

gelijk met de mogelijkheden van vijf C-119's, wat maakt dat de 15de Wing -onze nationale militaire transporteenheid- in een nabije toekomst over vervoermiddelen ter waarde van 60 Flying Boxcars zal beschikken. Alleen zal de mobiliteit er minder op worden, en wie enigszins ingewijd is in de problemen van een militaire transportwing, weet welkemoelijkheden sommige vrachten teweeg kunnen brengen.

Maar daar dachten de jongens van de luchtmacht gisteren minder aan. Voor hen was het een 'langverbeide' dag. Men is slechts na rijp beraad tot de overschakeling gekomen. Nu ze er is, wenst men er op Melsbroek-Batavia het beste van te maken. Daarom ook droeg de dag een feestelijk karakter. Luitenant-generaal vlieger Debèche, stafchef van de luchtmacht, verwelkomde een groot aantal militaire en burgerlijke prominenten, onder wie luitenant-generaal Denève, bevelhebber van de rijkswacht, luitenant-generaal Crekillie, chef van de generale staf, generaal Weyns, kabinetschef van defensie-minister Vanden Boeynants, verscheidene leden van de Kamer- en Senaatscommissies van landsverdediging, en talrijke hogere militairen uit de drie machten.

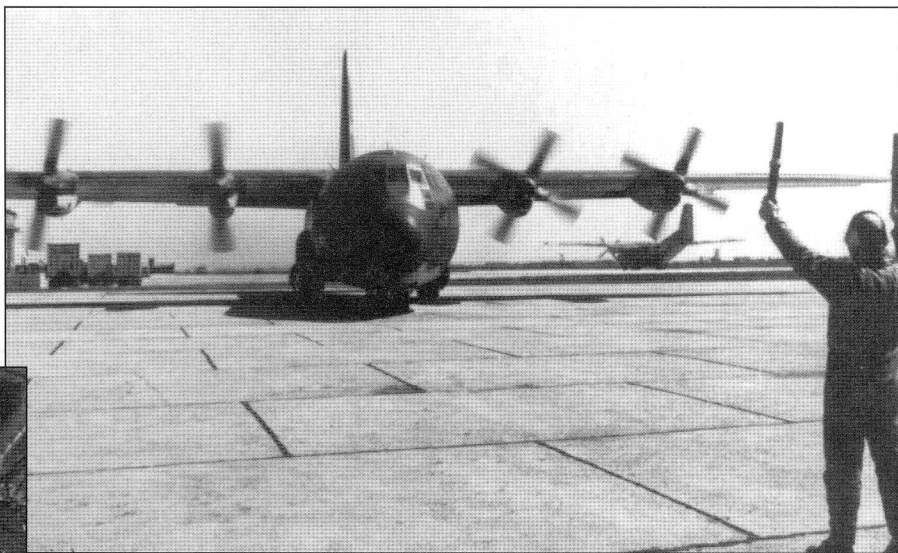
Tijdens de briefing verklaarde luitenant-kolonel M. Terlinden, bevelhebber van de 15de Wing, en majoor Reniers, tweede commandant, dat de vervanging van de C-119 door de Hercules begin april 1973 volledig achter de rug zal zijn. Op 1 juli 1973 zullen de veertien bemanningen operationeel zijn, en in augustus van dit jaar zullen ook al de grondploegen gevormd zijn. Met de Hercules beschikt de belgische luchtmacht over een vliegtuig dat een nuttige last van 20 ton kan

force aérienne, pour qui c'était un événement tant attendu. Ce n'est qu'après mure réflexion que le rééquipement fut décidé; maintenant que c'est devenu une réalité, on en tirera le meilleur profit à Melsbroek-Batavia.

Voilà pourquoi cette journée baignait dans une ambiance de fête; le lieutenant-général Debèche, chef d'état-major de la force aérienne, accueillit un grand nombre de personnalités militaires et civiles, parmi lesquelles le lieutenant-général Denève, commandant de la gendarmerie, le lieutenant-général Crekillie, chef d'état-major général, le général Weyns, chef de cabinet du ministre de la défense Vanden Boeynants, différents membres des commissions de défense de la Chambre et du Sénat, ainsi que des militaires de haut rang des trois forces.

Au cours du briefing, le lieutenant-colonel M. Terlinden, commandant du 15 Wing, et le major Reniers, commandant en second, déclaraient que le remplacement du C-119 par le Hercules s'achèverait début avril 1973. Le 1 juillet 1973, les quatorze équipages seraient opérationnels, et au mois d'août il en sera de même pour les équipes au sol.

Avec le Hercules, la force aérienne dispose d'un avion pouvant transporter une charge utile de vingt tonnes



1973. Koning Boudewijn maakt kennis met de C-130. Majoor Hoeben is zijn gids

1973. Le Roi Baudouin visite le C-130. Son guide est le major Hoeben

dans une soute de 128 m³. A titre de comparaison, le major Reniers fait savoir qu'un Hercules n'a besoin que de cinq heures de vol pour se rendre à Solenzara (Corse) aller-retour, avec une charge de 20.500 kg; pour la même charge en Flying Boxcar il faudrait cinq vols en 50 heures. Pour transporter 16.800 kg à Incirlik en Turquie, un Hercules nécessite 14 heures de vol (aller-retour), tandis qu'il faudrait 6 Flying Boxcar pour un total de 150 heures.

D'autre part, le C-130 peut embarquer 92 passagers ou 64 para-commandos complètement équipés, ou encore 74 patients ou blessés sur brancards.

La soute peut contenir quatre jeeps avec remorque, ou deux camions 3 tonnes. Ces charges ou le nombre de

Batavia



vervoeren in een laadruimte van 128 m³. Majoor Reniers maakte volgende sprekende vergelijking: voor een vlucht naar Solenzara op Corsica heeft een Hercules vijf uur nodig om de reis heen- en terug te maken met een last van 20.500 kg. Om die last met de Flying Boxcar te transporteren zouden er vijf vluchten nodig zijn met een totale vluchttijd van 50 uur. Om een last van 16.800 kg naar Incirlik in Turkije te brengen heeft een Hercules 14 uur nodig (heen en terug), terwijl voor diezelfde vracht 6 Flying Boxcars nodig zijn met een totale vluchttijd van 150 uur.

Anderzijds kan de Hercules 92 passagiers aan boord nemen of 64 para-commandos met volledige uitrusting, of nog 74 zieken en gekwetsten op draagbaren. De laadruimte kan vier jeeps met aanhangwagen of twee vrachtwagens van 3 ton bevatten. Deze vracht, of het hogergenoemde aantal passagiers, kunnen verplaatst worden aan een normale kruissnelheid van 600 km/u. Na de briefing bewees de familiarisatievlucht met de Hercules dat de vier Allison turbo-schroefmotoren zo veel paarden uit stal halen, dat opstijgen en landen net zo vlot verlopen als bij de oude, trouwe Flying Boxcar, aan wie velen van de luchtmacht niet zonder heimwee vaarwel zeggen.

E.V. »

De eerste C-130, met reeksnummer CH01 is aangekomen op Meisbroek op 25 juli 1972; de bemanning bestond uit:

C. Vingerhoets, boordcommandant

J. Vanden Bossche, copiloot

De Visscher et M. Géruzet, system operators

Roose et Huggenberger, navigators

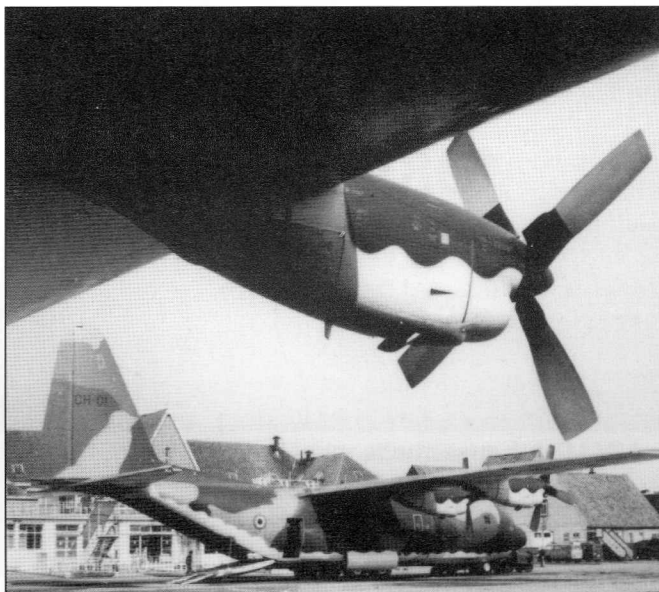
Vehelst et Delsaux, loadmasters

In het laadruim bevond zich een vracht van ongeveer 20 ton, bestaande uit wisselstukken en onderhoudsmateriaal

De CH12 landt te Meisbroek op 6 april 1973.

passagers mentionnés peuvent être transportés à une vitesse de croisière de 600 km/h.

A la suite du briefing, un vol de vulgarisation démontra que les quatre turbo-propulseurs Allison développent tellement de chevaux, que l'atterrissage et le décollage se déroulent aussi confortablement qu'avec le vieux et



fidèle Flying Boxcar, à qui beaucoup de membres de la force aérienne feront leurs adieux avec une certaine nostalgie.

EV. »

Traduction Jo Huybens

Le premier C-130, immatriculé CH01, est arrivé à Meisbroek le 25 juillet 1972; son équipage se composait de:

C. Vingerhoets, commandant de bord

J. Vanden Bossche, copilote

De Visscher et M. Géruzet, system operators

Roose et Huggenberger, navigateurs



Vehelst et Delsaux, loadmasters

Dans la soute se trouvait une charge de +- 20 tonnes, constituée par des pièces de rechange et du matériel de maintenance.

Le CH 12 atterrit à Meisbroek le 6 avril 1973.



TWEE JAAR DEUX ANNEES DE
HUMANITAIRE MISSIONS
ZENDINGEN HUMANITAIRES
1985 - 1986 1985-1986

(Tweede deel)

(2ième partie)

ZENDING ETHIOPIE**a. Heenvlucht (2 dagen)**

MEL8BROEK => IRAKLION of 80UDA BAY
 +/- 05 Hr
 => A8MARA
 +/- 05 Hr

b. Terugvlucht (1 dag)

ASMARA => MEL8BROEK
 +/- 10 Hr

Totaal +/- 20 Hr

Binnenlandse vluchten in ETHIOPIE

Vanaf A8MARA of ADDI8 naar het binnenland:
 Totaal ± 50 Hr op 14 dagen
 Algemeen totaal ± 70 Hr per zending,
 gemiddeld 17 dagen

SAMENSTELLING van het TYPE DETACHEMENT

1 bemanning met 5 personen (boordcommandant, copiloot, navigator, flight engineer, loadmaster)
 4 specialisten grondmechaniekers : 1 cel, 1 motor,
 1 electriciteit/instrumenten, 1 avionics
 5 Paracommando's van het peloton RAVAIR
 (voor de droppings)

In totaal : 14 personen

De samenstelling van dit detachement was werkelijk

MISSION ETHIOPIE TYPE**a. Vols aller (2 jours)**

MEL8BROEK > IRAKLION ou 80UDA BAY
 +/- 05 hrs
 > A8MARA
 +/- 05 hrs

b. Vols retour (1 jour)

A8MARA > MEL8BROEK
 +/- 10 hrs

Total : +/- 20 hrs

c. Vols sur place

Apartir d'A8MARA ou d'ADDI8-ABEBA vers l'intérieur.
 Total +/- 50 hrs en 14 jours
 Total général +/- 70 hrs en 17 jours

DETACHEMENT TYPE

Un équipage de cinq personnes : pilote, copilote, navigateur, flight engineer, loadmaster
 Quatre mécaniciens spécialistes au sol : cellule, moteur, electricité/instruments, avionics
 Cinq para-commandos du peloton RAVAIR (pour les largages)

Au total quatorze personnes

minimaal.. De RAF, ter vergelijking, had voor diezelfde opdracht en met dezelfde middelen een detachement van \pm 80 personen in ADDIS ABEBA. Het betekende ook dat elk bemanningslid dat ziek werd, de opdracht tot stilstand bracht.. Gelukkig is dit slechts uitzonderlijk gebeurd.. Vervanging van grote gehelen (propeller, motor) dienden eveneens te gebeuren met een depannagevliegtuig. Ook dit was echter uitzonderlijk.. Tijdens operaties met twee vliegtuigen verhoogde het Belgisch Detachement tot maximum 25 personen

EEN TYPISCHE WERKDAG

- 05.30 Hr Wekken
 - 06.00 Hr Ontbijt
 - 06.30 Hr Piek-up/vertrek hotel naar vliegveld
 - 07.00 Hr Eerste opstijging voor eerste rotatie.
3 Hr per rotatie
4 rotaties per werkdag
 - 16.00Hr - 18.00 Hr Laatste landing in ASMARA of ADDIS ABEBA
Tanken, laden voor 's anderendaags.
onderhoudswerkzaamheden
 - \pm 19.00 - 20.00 Hr Terugkeer naar hotel..
- Dit betekent dus Min 12 Hr en Max 15 Hr per werkdag

Cette composition représente réellement le strict minimum nécessaire. A titre de comparaison, la RAF avait pour les mêmes missions et moyens engagés, un détachement de 80 personnes à ADDIS-ABEBA. Pour nous, cela signifiait aussi que, si par exemple un membre du détachement tombait malade, toute la mission était compromise. Heureusement cela n'est arrivé qu'exceptionnellement. Le remplacement de grosses pièces de l'avion (hélices, moteur) se fit avec un avion de dépannage mais ceci fut rare. Pendant les opérations avec deux avions, l'effectif du détachement put compter un maximum de 25 personnes.

UNE JOURNEE DE TRAVAIL

- 5.30h Lever
 - 6.00h Petit-déjeuner
 - 6.30h Départ de l'hôtel vers la plaine
 - 7.00h Premier décollage et première navette
Trois heures par navette
Quatre navettes par jour
 - Entre 16h et 18h Dernier atterrissage à ASMARA ou ADDIS-ABEBA
Ravitaillement et chargement pour le lendemain matin
Travaux de maintenance
 - Entre 19h et 20h Retour à l'hôtel
- Soit minimum 12h / maximum 15h de travail



*Lossen van het vliegtuig
Déchargement de l'avion*

Normaal werd slechts één dag vrij genomen op de ganse periode. Bij terugkeer in België kreeg men twee dagen forfaitair verlof. Wanneer twee bemanningen beschikbaar waren, werden normaal zes, uitzonderlijk zeven rotaties gevlogen in een systeem van 1 dag werken, 1 dag vrij.

Normalement, un seul jour de temps libre était accordé sur toute la période. Au retour un forfait de deux jours de congé était octroyé ; quand deux équipages étaient disponibles, on effectuait six et parfois sept rotations par jour. Dans ce cas, les activités de l'équipage étaient alternées : un jour de travail, un jour de repos et ainsi de suite.

PROBLEEMGEBIEDEN

a. Operationeel

- (1) Gebrekkige of onbestaande luchtverkeerscontrole, opgevangen door de onderlinge controle van de verschillende bemanningen in de luchtbrug, teneinde botsingen te vermijden.
- (2) Landingen/opstijgen op slechte tot marginale vliegvelden, gelegen op grote hoogte en bij hoge temperaturen.
- (3) Groot risico van vogelaanvaringen met zware schade.

Een RAF C-130 H kreeg een *vogel* binnen, rechts-onder in de romp. Deze *vogel* (een berggier) sloeg een gapend gat in de romp en vernielde de luchtverversingseenheid/turbine. Uit de romp schraapte men nog 7 kg *vogel* bij elkaar! Een Belgische boordcommandant, vliegend bij de RAF, bracht dit toestel veilig terug naar ENGLAND. Gedurende deze vlucht, die mogelijk werd gemaakt door een voorlopige herstelling, was het technische noodzaakelijk om het landingsgestel uit te laten. Gelukkig ontsnapten wij aan een dergelijke botsing, hetgeen merkwaardig is gezien de enorme aantallen vogels op de dropzones.

- (4) Voortdurend problemen met het tijdig bekomen van de vereiste diplomatieke toelatingen voor overvliegen en landen.

b. Technisch

- (1) Enorme bandenslijtage. Een leeglopende band na steensnede was niet zo erg, en het vervangen van het wiel loste het probleem op (+/- 45 Min voor vervanging te velde). Erger was het wanneer de band ontplofte, waarbij telkens bijkomende schade werd toegebracht aan de wieldeuren, de beplating van de wielligplaatsen, de hydraulische leidingen e.d.m.
Air BOTSWANA had hier verscheidene malen mee af te rekenen.
Ook hieraan ontsnapten wij. Misschien zat onze speciale landingstechniek hier voor iets tussen?
- (2) Hoog verbruik v3n wisselstukken, waarnaar tegelijkertijd een grote vraag bestond op wereldniveau.
- (3) Hoge werklast op het vliegtuig na terugkeer in de 15 W. Dit was vooral het geval in 1985 toen nog voornamelijk geland werd. De werklast verminderde aanzienlijk door het droppen.

PROBLEMES RENCONTRES

Opérationnels

-Contrôle du trafic aérien inexistant ou mauvais, remplacé par le contrôle partiel entre équipages, afin d'éviter les collisions.

-Atterrissages et décollages sur des pistes très mauvaises, à de hautes altitudes et par des températures très élevées.

-Grands risques de collision avec les oiseaux pouvant provoquer de sérieux dégâts : un C-130 de la RAF a littéralement 'avalé' un oiseau. Cet oiseau - un vautour des montagnes - a causé une véritable brèche dans le fuselage avant de mettre une turbine hors d'usage. Après l'accident, on retira encore sept kilos de restes de cet oiseau. Un commandant de bord belge, volant pour la RAF, a ramené cet avion en Angleterre après une réparation de fortune. Echapper à ce genre d'accident relève de la pure chance au vu des nuées d'oiseaux qui volent aux alentours des zones de largage. Nous en avons eu une foule, heureusement sans gravité.

-Continuels problèmes de délais à cause des autorisations diplomatiques nécessaires pour survoler certaines régions ou atterrir à certains endroits.

Techniques

-Consommation élevée en pneumatiques. L'endommagement d'un pneu par un caillou n'est pas dramatique car on peut remplacer la roue sur le terrain (+/- 45 minutes de travail). Plus grave est l'éclatement d'un pneu, qui amène des dégâts au train d'atterrissage, aux volets ou au système hydraulique ; Air Botswana connut plusieurs fois cette mésaventure.

Nous y avons échappé, mais peu d'entre nous différencie d'atterrissage des pilotes belges y est-elle pour quelque chose.

-Consommation élevée de pièces de rechange dont la demande au niveau mondial était fort élevée à ce moment.

-Beaucoup de travail sur l'avion lors du retour au 15 Wing. Ceci fut surtout le cas en 1985 suite aux nombreux atterrissages ; avec les largages, cette charge de travail a considérablement diminué. Le premier appareil qui revint après avoir transporté des sacs de farine pendant 14 jours était empoussiéré jusqu'aux instruments et le nettoyage fut un véritable cauchemar. Il fallut remplacer le dessous de l'appareil à cause des bosses et trous causés par les cailloux. La même chose dut être faite pour les antennes, les volets du train d'atterrissage et les lampes 'taxi'. Des leçons furent tirées.

Het eerste vliegtuig dat terugkeerde in BRUSSEL, na gedurende veertien dagen tarwebloem vervoerd te hebben, zat onder het bloemstof tot in de instrumenten toe. Alleen al het reinigen ervan was een ware nachtmerrie. Beplatingen van de onderkant dienden vervangen te worden wegens diepe steenslagkrassen of gaten. Antennes langs de onderkant, wieldeuren, taxilichten, alles diende vervangen te worden. Van dan af werden talloze verbeteringen aangebracht. Voor het vertrek werden alle antennes aan de onderkant weggenomen of afgeplakt met isolatiemateriaal, evenals de hydraulische lei-

Pour le départ, nous enlevions les antennes ventrales ou nous les protégeons avec de l'isolant, tout comme les guides hydrauliques des roues. Les lampes de taxi furent éloignées et le ventre fut recouvert d'une couche anti-pierres. Malgré tout, les dégâts et les réparations restèrent nombreux. On installa même une tente dans la soute pour protéger au maximum les systèmes électroniques de la poussière.

Chaque appareil revenait en ayant accompli entre 60 et 100 heures de vol dans des circonstances difficiles, aux limites de ses possibilités.

-Le coût à long terme est difficile à estimer ; il se situe aux alentours de la somme du coût de remplacement



*Aan het werk in het laadruim.
Au travail dans la soute*

dingen aan de wielen. Taxilampen werden verwijderd en de onderkant werd bespoten met een anti-steenslaglaag.

Een tent werd geïnstalleerd in het vliegtuig, waarin de bloem geladen werd zodat het stof niet meer in de elektronische behuizing kroop.

Desondanks bleef de schade en de werklust hoog.

Elk toestel dat terugkwam had trouwens tussen de 60 à 100 vlieguren uitgevoerd, en dit in de uiterste hoeken van de "performance enveloppe" van de C-130 H.

- (4) De kostprijs op lange termijn is moeilijk te schatten, maar zit voornamelijk in het op termijn vervangen van de ganse beplating van de onderbuik, de vernieuwing van de compressoren van de straalmotoren, en de vleugelvermoeidheid, te wijten aan het continu vliegen met hoge gewichten in de cargo en weinig brandstof in de vleugels (opbuigen van de vleugeluiteinden), plus de turbulentie

du revêtement ventral, de la remise à neuf des compresseurs et des ailes, qui à la suite de vols continus à pleine charge avec peu de carburant (ploiment des bouts d'ailes) et à cause des turbulences pendant les largages dans les montagnes de Sekota, se fatiguent beaucoup.

Logistiques

-Nous avons souvent connu des problèmes d'approvisionnement en carburant à Asmara. Pour cette raison nous avons été plusieurs fois obligés de ravitailler à Massawa ou à Assab, avec pour conséquence un décollage avec la charge maximale, par de hautes températures sur des pistes douteuses.

-Nous avons également rencontré pas mal de problèmes lors de l'envoi de pièces de rechange par avion civil de Belgique vers Asmara. Dès l'arrivée à Addis-Abeba, il fallait remuer ciel et terre pour les dédouaner et les acheminer ensuite à Asmara.

La sûreté éthiopienne

in de bergen rond SEKOTA tijdens de drop-pings.

c. Logistiek

- (1) Dikwijls problemen met de brandstofaanvoer in ASMARA.
Daardoor werden we soms verplicht lading en brandstof op te nemen in MASSAWA en ASSAB, hetgeen het opstijgen vereiste in zéér hoge temperaturen aan maximum startgewicht op twijfelachtige vliegvelden.
- (2) Problemen met het verzenden van wisselstukken per burgertoestel naar ASMARA. Eénmaal aangekomen in ADDIS moesten we hemel en aarde bewegen om ze te kunnen dedouaneren en naar ASMARA over te brengen.

d. Staatsveiligheid in Ethiopië

Zoals iedereen in Ethiopië werden we eveneens verplicht te vliegen met een Ethiopische veiligheidsagent aan boord. Zijn taak bestond erin te controleren dat we niet ongeoorloofd filmde of fotografeerden, of geen ongeoorloofde vluchten op lage hoogte uitvoerden. Dit laatste was wel moeilijk, gezien

Klaar om met een vracht van enkele ton te vertrekken

Prêt à partir avec une charge de quelques tonnes



in dit "Zwitserland van AFRIKA" (echter zonder sneeuw) met een gemiddelde hoogte van 7.000 voet, en bergen overal boven dit gemiddelde en tot 15000 voet, elke vlucht op FL 105 reeds een "laagvliegvlucht" betekende. Elke bemanning noemde deze veiligheidsagent "JAMES BOND" en hijzelf wendde ook wel aan zijn roepnaam "JAMES".

e. Luchtvaartdocumentatie en -veiligheid

Een apart probleem vormde het al of niet bestaan van betrouwbare documenten met een beschrijving van de aan te vliegen vliegvelden. Drie mogelijkheden:

- (1) Hoofdvliegvelden (Bvb. ASMARA)
Gepubliceerd in internationale documenten

Comme tout le monde en Ethiopie, nous devions voler accompagnés d'un agent de la sécurité éthiopienne. Sa tâche consistait à contrôler que nous ne filmions ou ne photographions pas lors des vols à 'basse altitude'. Cela est très relatif dans cette Suisse africaine (sans neige) où les plateaux ont une altitude moyenne de 7000 pieds, ou les montagnes culminent parfois jusqu'à 15000 pieds, et où tout vol au niveau 105 est considéré comme vol à basse altitude ... Ces agents furent officieusement appelés 'James Bond', mais le plus amusant est qu'ils se présentèrent rapidement eux-mêmes comme 'James' !

Documentation et sécurité aérienne

Un problème particulier s'est posé dû à l'absence presque totale de documents donnant une description fiable des aérodromes et de leurs approches. Trois possibilités existaient :

-Aérodromes importants (Ex: Asmara)
Utilisation de documents internationaux (Jeppesen), en général très fiables à l'exception de la description des aides à la navigation et à l'approche.

-Aérodromes de fortune utilisés pour le déchargement (Ex: Axum)
En général, il y avait bien une publication locale ou un pilote de l'endroit disponible, pour nous donner les informations de base. Il fallait donc prendre une série de précautions avant d'y atterrir avec vingt tonnes de fret.

Ci-dessous un aperçu de l'information obtenue chez Ethiopian Airlines à propos d'Axum :
Il faut savoir que cette société n'utilise ce terrain qu'avec de petits Twin Otter et des Buffalo !
Dans la réalité, la piste est courte (+/- 5000 pieds),

(JEPPESEN).

Over het algemeen zeer betrouwbaar, behalve voor de werking van navigatiehulpmiddelen of naderingshulpmiddelen (uitrusting stuk, uitvallen stroomnet of uitvallen van de stroomgroepen die ze voeden, wegens gebrek aan brandstof).

(2) Vliegvelden bij voorkeur gebruikt voor de ontlading (Bvb. AXUM)

Over het algemeen was er wel een lokale publicatie, of een lokale piloot beschikbaar om ons de meest elementaire informatie te bezorgen. Nochtans dienden we voor deze vliegvelden steeds een aantal voorzorgsmaatregelen in acht te nemen

alvorens onze C-130 H met 20 T lading hierop neer te zetten.

ZO geven we

U hiernaast de documentatie die inlichtingen geeft over AXUM, afkomstig van ETHIOPIAN AIRLINES.

Er dient echter onmiddellijk bijgevoegd dat deze maatschappij dit vliegveld enkel aanvliegt met TWIN OTTER en BUFFALO!

In werkelijkheid is de startbaan kort (+/- 5000' lang op 7000' hoogte), smal (tweemaal de spoorbreedte van een C-130 H), met grof en scherp grind als deklaag, rondliggend, een bult in het midden, een kreek die de piste aan-

étroite (la moitié de l'envergure d'un C-130) et située à une altitude de plus de 7000 pieds par rapport au niveau de la mer; le revêtement est constitué de cailloux tranchants, non stabilisés.

La piste est bombée et concave, avec en plus des ânes, vaches et autres chiens qui, surtout du côté '30', tentent de 'se suicider' en traversant la bande lors d'un atterrissage. L'approche se fait entre deux montagnes et le virage final est amorcé avant même que la piste ne soit visible.

-Simple piste d'atterrissage Quand aucune documentation n'est disponible, et qu'une reconnaissance avec un appareil léger est impossible, nous ne pouvons compter que sur l'expérience du premier atterrissage. Un exemple typique est le cas de Nyala

au Soudan ou un C-130 beige arrivant de Bruxelles fit son premier atterrissage avec dix-huit tonnes ...

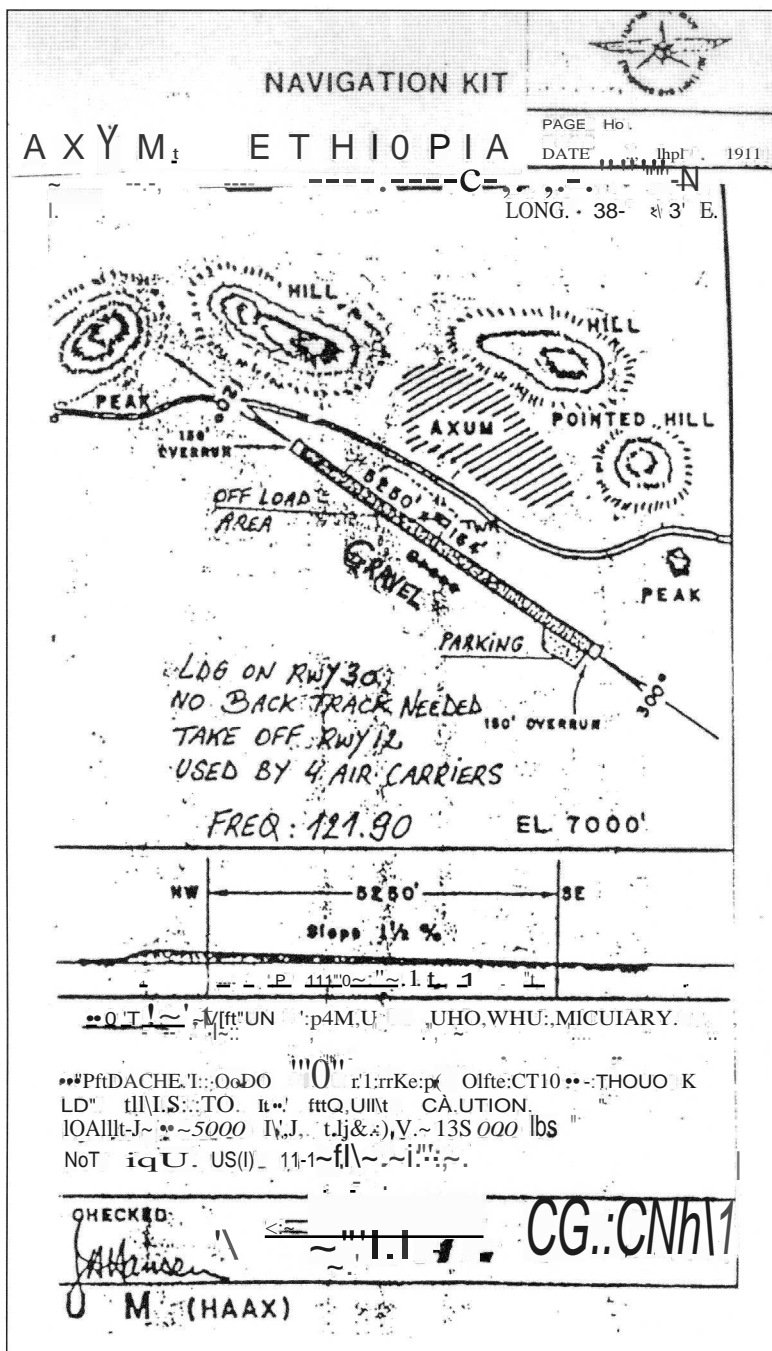
Tout d'abord il faut estimer la direction du vent, déterminer la pente, localiser les trous ou les obstacles sur la piste.

Ensuite, il ne reste plus qu'à réaliser un atterrissage 'sur des oeufs'. Après l'atterrissage, il faut faire un croquis qui sera transmis à tous les équipages, mêmes étrangers (voir ci-après).

Les zones de largage furent explorées initialement de la même manière (voir le schéma de Sekota ci-après)

LE SYSTEME «VLAGES» Généralités

Le 'Very Low Altitude Gravity Extraction System' est une des techniques les plus avancées de largage et est surtout utilisé pour le largage en vrac de fret non destructible. En sup



vreet tijdens het regenseizoen aan de kant "30", en bovendien ezels, koeien en honden die, vooral aan de kant "30", doodgemoedereerd oversteken op het moment van aanvliegen. De nadering gebeurt eveneens tussen twee bergen in (richting 12 alvorens men de baan zelfs ziet!).

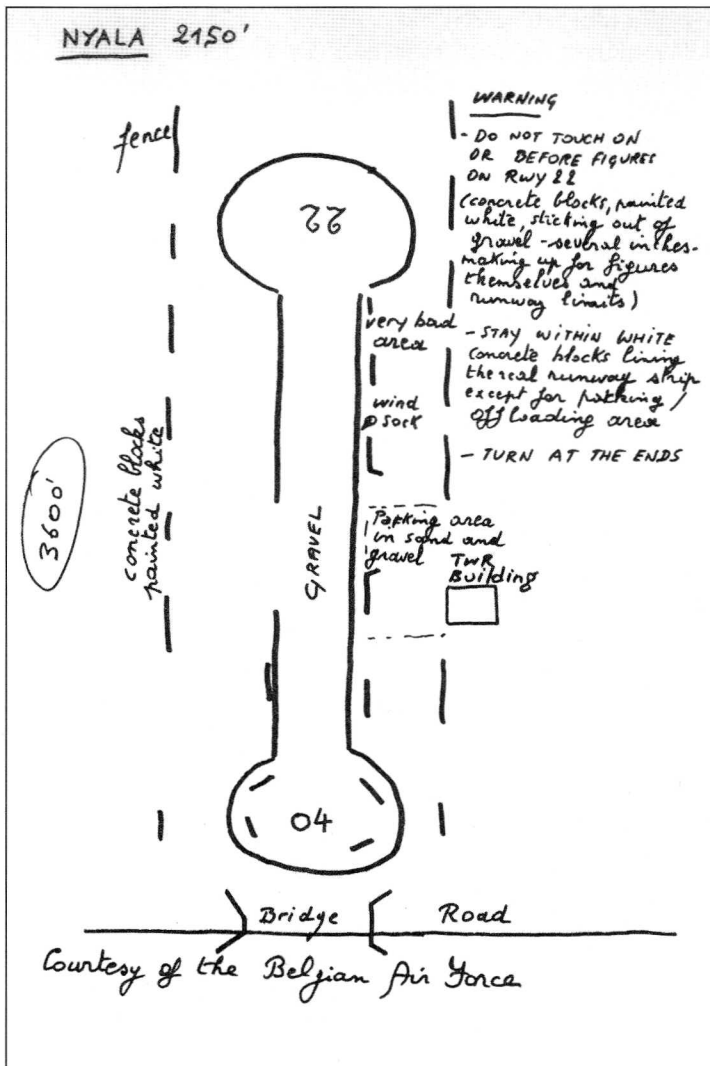
(3) Landingstrips

Wanneer er géén documentatie beschikbaar is, en wanneer voorafgaandelijke bezichtiging met een ander lichter toestel niet mogelijk is, telt nog enkel de ervaring bij de eerste landing.

Typisch voorbeeld hiervan was NYALA in SOEDAN, waar onze Belgische C-130 H een eerste landing maakte met 18 T, meekomend van BRUSSEL. Eerst kijken van waar de wind komt, zien of er een zware helling in zit, eventueel gaten en hindernissen reperiëren, en daarna een "tikkeneitje"-landing maken.

Na de landing wordt dan een schets (zie hiernaast) gemaakt van het veld, schets die vanaf dan aan alle andere bemanningen - ook vreemde - gegeven wordt. Het volstaat deze getekende schets te bekijken om U rekenschap te geven van alle mogelijke gevaren ter zake. In het geval van NYALA waren we uiterst gelukkig niet vlak op de cijfers geland te zijn die de baanrichting aangaven!

Ook de nieuwe dropzones worden op dergelijke manier initieel getekend.

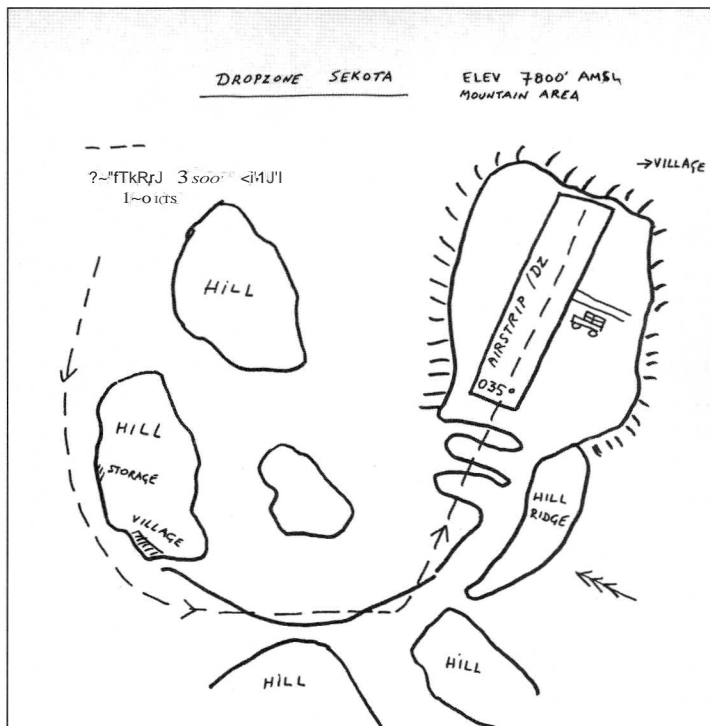


Het SYSTEEM "VLAGES"

a. Algemeen

Het "Very Low Altitude Gravity Extraction System" is één der meest vooruitstrevende dropmethodes, en wordt voornamelijk gebruikt bij het droppen van onbreekbare goederen in bulk. Het niet gebruiken van valschermen vermindert de kostprijs en maakt deze methode rendabel. Ze laat onder meer toe om collis van verschillend formaat met een grote nauwkeurigheid, van op lage hoogte (50 à 70 voet AGL - Above Ground Level, hoogte boven het grondoppervlak), te droppen op moeilijk bereikbare en kleine dropzones (DZ). Deze methode laat een kleine dispersie toe.

De lage drophoogte (de normale drophoogte van goederen met valscherms is 600 tot 800 voet) brengt mee dat de valtijd van de goederen veel korter is dan gewoonlijk. Bijgevolg worden de collis niet door de wind afgedreven, waardoor de windlimieten van



de normaal gebruikte dropzone verlegd kunnen worden.

b. Het materieel

Om het verlies aan grondstoffen tot een minimum te beperken, bedacht men volgende methode:

De grondstoffen (de te droppen goederen) worden met hun oorspronkelijke verpakking in een iets grotere nylonzak (90 x 91 cm) gestoken. Dit geheel wordt op zijn beurt in een tweede nylonzak (125 x 90 cm) verpakt. Om de lading en de drop te vergemakkelijken worden deze zakken op paletten, "skids" genoemd, opgestapeld, en d.m.v. parachute koord vastgemaakt.

Een beladen palet weegt ongeveer 1500 Kg (30 zakken) en wordt in zijn geheel gedropt. Terwijl de paletten één voor één het vliegtuig verlaten, worden de koorden automatisch met een mes doorgesneden, zodat de zakken zich rond het impactpunt verspreiden. Het doorsnijden van de koorden belet dat een beladen palet in zijn geheel op de grond zou neerkomen, waardoor de schok te groot zou zijn en dit zou de verliezen doen oplopen.

Door de schok van het neerkomen op de grond scheurt de oorspronkelijke verpakking en soms ook de eerste nylonzak open. Deze twee zakken vangen de schok echter zodanig op dat de buitenste zak intact blijft, en er dus een minimum aan voedsel verloren gaat. Het gemiddeld verlies bij het gebruik van deze methode is 3,5 %.

c. Het Peloton RAVAIR (Regt Paracommando)

De verantwoordelijke voor het verpakken

primant le parachute on diminue le prix de revient de cette méthode optimisant ainsi sa rentabilité. Elle permet en plus de 'délivrer' à très basse altitude (15 à 20 mètres au-dessus du sol) et avec une grande précision des colis de différentes tailles sur de petites zones, d'accès souvent difficiles. De plus on constate une très faible dispersion de la charge. Grace à une très basse

altitude de 'drop' le temps de chute de la charge est nettement plus court qu'avec d'autres méthodes. La dérive résultant du vent est pratiquement nulle, ce qui permet de dépasser sensiblement les limitations vent habituelles.

Le matériel

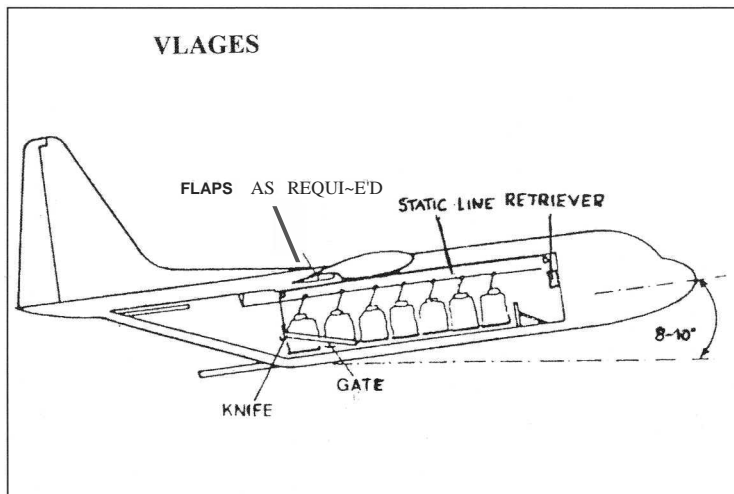
Pour diminuer au maximum les pertes de matières premières, nous utilisons la méth-

ode suivante :

Les denrées à larguer sont placées avec leurs emballages d'origine dans un sac en nylon un rien plus large (90 x 91 cm).

Une fois cousu, cet ensemble est inséré dans un sac encore plus large (125 x 90 cm) qui à son tour est cousu solidement. Afin de faciliter le chargement et le largage, on dispose ces sacs sur des palettes appelées 'skids'. Ils sont ainsi empilés et attachés à l'aide de corde de parachute.

Une palette de 30 sacs pèse +/- 1500 kg et est larguée telle quelle. A l'instant où les 'skids' quittent l'avion les cordes sont coupées automatiquement par un couteau de façon à ce que les sacs soient dispersés autour du



*Het zoveelste transport
Encore un transport.*

van het te droppen materiaal, het stapelen van de paletten en de voorbereiding van het vliegtuig vòar en na de drop (wat de lading betreft), is het peloton RAVAIR (luchtbevoorrading).

Gesticht In 1954 en deel uitmakend van het trainingscentrum voor Parachutisten te Schaffen, is het samengesteld uit militairen die een volledige paraopleiding hebben gevolgd.



Landingsstrip in Gondar (Ethiopië)
Piste d'atterrissage à Gondar (Ethiopie)

De humanitaire acties waaraan ze deelgenomen hebben zijn:

- 1960 1961 : Congo
- 1964 : DRAGON ROUGE (STANLEY STAD) DRAGON NOIR
- 1973 : Operatie SAHEL
- 1978 : Operatie RED BEANS (SHABA - KOLWEZI)
- 1985 1986 : ETHIOPIE

Daarnaast verleenden ze hun medewerking aan de AMF (Allied Mobile Forces) oefeningen gehouden in Noorwegen, Denemarken, Engeland, Schotland, Italië, Sardinië, Griekenland en Turkije. In totaal hebben ze 32.678.000 Lbs gedropte vracht op hun naam staan, waarvan meer dan de helft, 17.080.000 Lbs, te Ethiopië (7.764 Ton).

Wanneer men alle paletten die reeds gedropt werden in Ethiopië achter elkaar zou plaatsen, zou men een lengte van 7.281 m bekomen of Diest - Scherpenheuvel en terug). En indien men alle gebruikte koorden aan mekaar zou binden, zou men de afstand BRUSSEL - PARIJS kunnen overbruggen.

d. Vereiste DZ (dropzone)

De minimum afmetingen van de dropzone bedragen 300 m lengte op 45 m breedte. De laatste hindernis van 50 voet of hoger moet zich op min-

point d'impact.. Ceci dans le but d'éviter la chute d'une charge groupée. L'énergie développée par l'impact d'une charge compacte avec le sol est plus grande que

celle de petites charges éparpillées, ce qui augmente les pertes.

Lors de l'impact, l'emballage d'origine éclate et parfois, le sac de nylon interne également ; ces deux sacs absorbent l'énergie du choc de manière à ce que le sac externe reste entier garantissant ainsi un minimum de nourriture perdue. Les pertes moyennes suite à l'utilisation de cette méthode s'élèvent à 3,5 %.

Le peloton RAVAIR (du Régiment Para-Commando)

La responsabilité pour l'emballage du fret à larguer, le conditionnement des palettes et la préparation de l'avion pour le largage pendant et avant le vol, incombe au peloton RAVAIR (ravitaillement par air). Formé en 1954 et faisant partie intégrante du centre d'entraînement parachutiste de Schaffen, il est composé exclusivement de parachutistes confirmés. Les missions humanitaires auxquelles ce peloton a pris part sont :

- 1960-1961 : Congo
- 1964 : Stanleyville (opération 'Dragon Rouge') opération 'Dragon Noir'
- 1973 : Opération Sahel
- 1978 : Shaba-Kolwezi (opération 'Red Bean')
- 1985-1986 : Ethiopie

En pjj's de ces opérations, il prête son concours aux exercices AMF (Allied Mobile Forces) qui se sont déroulés en Norvège, Danemark, Angleterre, Ecosse, Italie, Sardaigne et Turquie.

stens 1500 m van de DI bevinden. Het terrein moet eveneens aan volgende eisen beantwoorden:

- vlak en vrij van hindernissen zijn.
De ideale drop is immers deze waar de zakken al rollend over het oppervlak tot stilstand komen.
- een zachte ondergrond hebben.
Een vochtige of harde ondergrond zou de schok vergroten.
- Daarenboven worden bij voorkeur gras- of zandvlakten gebruikt.

e. Verloop van de vlucht

Nadat de vracht in de cargo is geladen, en nadat alles in gereedheid werd gebracht, overloopt de crew nog snel de te volgen procedures. Vervolgens neemt ieder bemanningslid zijn plaats in en worden de motoren gestart. Na enkele minuten wordt alles overstemd door het geluid van draaiende motoren, en begeeft de C-130 H zich naar de piste.

"Ready for take-off", nog enkele minuten en de Hercules vliegt richting DI. Opdat alles in een welbepaalde volgorde zou geschieden en niets zou vergeten worden, maakt de bemanning gebruik van een checklist. Io worden bepaalde acties genomen op de "20, 10 en 6 minuten warning", gegeven door de navigator. Op 5 minuten van de DI begint de "Slow Down", flaps worden gezet en de snelheid wordt teruggebracht tot 130 knopen.

Au total RAVAIR a déjà 'droppé' 32.678.000 Lbs (livres) dont plus de la moitié (17.080.000 Lbs) en Ethiopie (7.764 Tonnes).

Si l'on devait mettre bout à bout toutes les palettes larguées en Ethiopie, on arriverait à une longueur de 7.281 m. Et si l'on devait nouer toutes les cordes utilisées, on relierait sans problème Bruxelles à Paris.

La zone de largage (Dropzone ou DZ)

Les dimensions minimales d'une zone de largage sont de 300 m de long sur 45 m de large. Un obstacle de plus de 50 ft (15 m) ne peut se trouver à moins de 1500 m de la 'DI'. Ce terrain doit répondre également à certains critères :

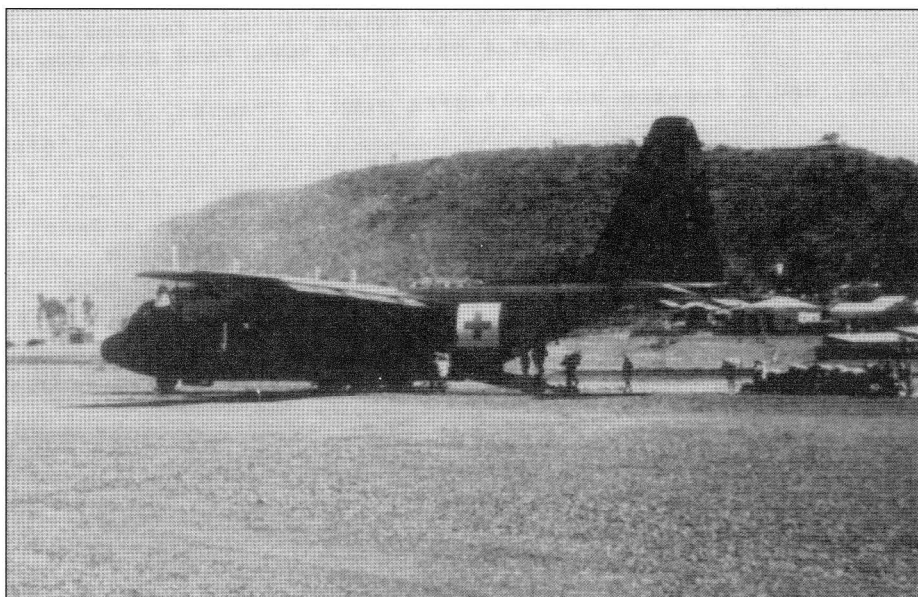
-Etre plat et sans obstacle. Le largage idéal est celui où tous les sacs roulent sur la surface du sol jusqu'à l'arrêt complet.

-Le sol doit être de consistance souple. Un sol humide ou trop dur augmente le choc à l'impact. C'est pour cela que l'on choisit de préférence une prairie ou du sable.

Déroulement du vol

Dès que le chargement a été glissé dans la cargo et que tout est prêt et en ordre, l'équipage exécute rapidement les procédures habituelles. Ensuite chacun occupe sa place et l'on démarre les moteurs.

Après quelques minutes, dans le vacarme des moteurs, le C 130 décolle et prend la direction de la 'DI'. Afin que tout se déroule dans le bon ordre et pour ne rien oublier, l'équipage utilise une 'check list'. Les



Aan de grond ergens in Ethiopië, tijdens een zending ten voordele van het Internationale Rode Kruis

Au sol quelque part en Ethiopie, pendant une mission au profit de Croix Rouge International

Vervolgens worden laadbrug en laaddeur geopend. Op 1500 m van de DI bedraagt de hoogte nog zo'n 100 voet. Flaps worden nu in de juiste positie voor de drop gezet, waardoor de

services de controle sont appelés et les appels "20, 10 et 6 minutes warning" sont donnés par le navigateur. A 5 minutes de la DI commence le 'slow down' : les volets sont descendus et la vitesse est ramenée vers

neus van het vliegtuig een 8 á 10 graden naar boven komt. Nu wordt de lading nog slechts door 1 riem, "gate" genoemd, tegengehouden. Enkele seconden voor de DZ geeft de navigator de "Green on". De riem die de lading tegenhoudt, wordt d.m.v. een mes dat verbonden is met een windas (retriever) doorgesneden. Hierdoor komen de paletten los, die vervolgens één voor één het vliegtuig verlaten. De static-line, waaraan eveneens een mes verbonden is, zorgt ervoor dat de koorden die de zakken op de paletten houden, worden doorgesneden. Verspreid valt de lading naar beneden, en eens de laadruimte leeg is, geeft de navigator de "Red on". De drop is ten einde, de deuren worden gesloten. Dit alles duurt slechts een dertigtal seconden om zo'n 26.500 pond te droppen.

Karel VERVOORT
(wordt vervolgd)

les 120-130 noeuds (215-235 km/h).

Ensuite on ouvre la rampe et la porte arrière. A 1500 m de la DZ l'altitude de l'appareil n'est plus que d'une centaine de pieds (30 m). Les 'flaps' (volets) sont positionnés pour le largage de façon à ce que le nez soit relevé de 8 à 10 degrés. A ce moment la charge n'est plus retenue que par une seule sangle appelée 'Gate'. A quelques secondes de la zone de largage, le navigateur donne le 'Green On' ; la sangle est alors coupée par un couteau relié à un treuil ('retriever'). La charge ainsi libérée quitte alors l'avion.

Les 'static lines' terminées par un couteau coupent les cordes qui retenaient les sacs sur la palette au moment où celle-ci quitte l'avion. Le chargement éparpillé sort et une fois que le cargo est vide, le navigateur donne le signal 'Red On'. Le largage est terminé, les portes sont refermées. Il a fallu une trentaine de secondes pour.. réaliser toute cette séquence et larguer environ 26.500 livres (12 tonnes).

Karel VERVOORT
(à suivre)

