



NEWS

N° 30, Avril April 2005



Interview Albert LAFORCE

*Roemenië, deel 2
La Roumanie, 2ème partie*

Dakota News

Sommaire

- P3 Editorial
- P4 Dakota flash
- P6 Un monument pour le RAF et RAAF à Zemst
- P10 SOS Roumanie, partie 2
- P19 Interview avec Gen de Brigade Avi e.r. Albert Laforce
- P 27 Le 15 Wing aujourd'hui



Inhoud

- Blz 3 Editoriaal
- Blz 4 Dakota flash
- Blz 6 Een monument voor de RAF en de RAAF te Zemst
- Blz 10 SOS Roemenië, deel 2
- Blz 19 Interview met BrigGen VI b.d. Albert Laforce
- Blz 27 De 15 Wing vandaag

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

Rédaction:

Axel Vermeesch, René Hoeben, Philip Alliet,
Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

Traduction :

Christophe Waterkeyn, Jacques de Brouwer,
Léon Haderman

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Dakota - 15e Wing Transport Aérien

Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek

Tél: (02) 7524650 Fax: (02) 752 46 51

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 Air Comp. : <http://www.mil.be/air comp>

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

Redactie:

Axel Vermeesch, René Hoeben, Philip Alliet,
Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

Vertaling:

Christophe Waterkeyn; Jacques de Brouwer,
Léon Haderman

Druk: Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke Uitgever: Axel Vermeesch

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 Air Comp. : <http://www.mil.be/air comp>



llr. "",

Editoriaal

In 1995, twee jaar nadat Jo Huybens het Documentatiecentrum DAKOTA stichtte, verscheen het eerste nummer van DAKOTA NEWS. In zijn voorwoord schreef Jo Huybens: "Het tijdschrift moet een bindmiddel zijn tussen de werkende en de andere leden om informatie te verspreiden met betrekking tot de vooruitgang van ons project, onze verwervingen en activiteiten. Vanzelfsprekend moet er gesproken worden over het verleden van het vliegveld Melsbroek en de 15 Wing".

Nu, tien jaar later, zijn we met dit nummer van DAKOTA NEWS reeds aan onze dertigste uitgave! Zonder de doelstellingen van Jo te verloochenen, is ons tijdschrift geëvolueerd naar een blad dat nog meer het accent legt op zowel de geschiedenis van het vliegveld Meisbroek als die van de 15 Wing. Tevens worden de recente opdrachten van de 15 Wing en de gebeurtenissen in ons documentatiecentrum in het kort belicht.. Het kost heel wat inspanning om relevante artikels te vinden, te schrijven, en te vertalen. Daarom doen wij,, zoals Jo Huybens tien jaar geleden, nogmaals beroep op de vrijwillige inzet van onze leden.

In dit nummer geeft onze redacteur u, in het tweede deel van SOS Roemenië, o.a. een relaas van de onverwachte problemen die zich voordeden bij de uitvoering van een opdracht B-727 naar Boekarest.. In februari werd in Zemst-Hofstade een merkwaardig herinneringsmonument ingehuldigd, daarover schrijven Hubert Verstraeten en onze redacteur een relaas.. Tenslotte sprak DAKOTA met brigade-generaal vlieger b.d. Albert Laforce over zijn tien jaar 15 Wing, waarvan vier jaar als bevelhebber van 1964 tot 1968, een woelige periode in het onafhankelijke Congo. Verder vindt u onze vaste rubrieken met o.a. in de rubriek "15 Wing vandaag" een overzicht van de opdrachten uitgevoerd in het kader van de spoedhulp na de tsunami in Indische Oceaan op zondag 26 december 2004.

Ter gelegenheid van de tiende verjaardag van DAKOTA NEWS, zal de inhoud van alle nummers die verschenen zijn, op het internet gezet worden en toegankelijk zijn via de website van Defensie (componenten/de luchtcomponent/musea). Ik wens u veel leesgenot en kijk uit naar uw reacties en uw mogelijke bijdragen om DAKOTA NEWS ook de volgende tien jaar interessant te maken voor allen die de 15 Wing en Meisbroek in hun hart dragen,

René Hoeben
Voorzitter

Editorial

C'est en 1995, deux ans après que Jo Huybens ait fondé le Centre de Documentation, qu'est paru le premier numéro de DAKOTA NEWS. Dans sa préface, Jo Huybens écrivait: "Le périodique se doit d'être un agent de liaison entre les membres qui travaillent et les autres pour diffuser l'information au sujet de l'état d'avancement de notre projet, de nos acquisitions et de nos activités. Il va de soi que nous devons parler du passé de l'aérodrome de Meisbroek et du 15 Wing".

Maintenant, dix ans plus tard, avec ce numéro de DAKOTA NEWS, nous voilà déjà à notre trentième parution! Sans renier les objectifs de Jo, notre périodique a évolué vers une revue qui met encore plus l'accent sur l'histoire de l'aérodrome de Meisbroek et celle du 15ème Wing. Les missions récentes du 15 Wing et les événements dans notre Centre de Documentation sont également brièvement repris.. Cela demande beaucoup d'efforts pour trouver, écrire et traduire des articles dignes d'intérêt.. C'est pourquoi, comme Jo Huybens il y a dix ans, nous faisons encore une fois appel à l'engagement volontaire de nos membres.

Dans ce numéro notre rédacteur vous donne, dans la deuxième partie de SOS Roumanie, un récit parmi d'autres des problèmes inattendus survenus au cours de l'exécution d'une mission B-727 pour Bucarest.. Hubert Verstraeten et notre rédacteur nous font le récit de l'inauguration, en février, du remarquable monument commémoratif de Zemst-Hofstade.. Enfin, DAKOTA s'est entretenu avec le général de brigade aviateur e.r. Albert Laforce de ses 10 ans au sein du 15 Wing, dont quatre années comme chef de corps de 1964 à 1968, une période agitée au Congo indépendant.. Vous trouverez plus loin nos rubriques habituelles avec, entre autres, sous la rubrique "Le 15 Wing aujourd'hui", un aperçu des missions exécutées dans le cadre de l'aide d'urgence suite au tsunami dans l'Océan Indien le dimanche 26 décembre 2004.

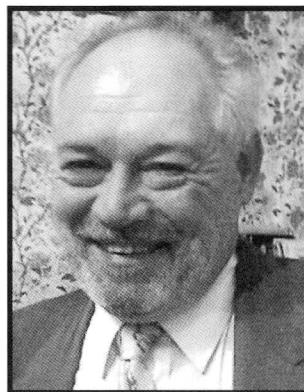
A l'occasion du dixième anniversaire de DAKOTA NEWS, le contenu de tous les numéros parus sera bientôt placé sur Internet, et sera accessible via le site de la Défense (défense-composantes-la composante air-musée).. Je vous souhaite beaucoup de plaisir à nous lire et j'attends vos réactions ainsi que vos contributions éventuelles à faire du DAKOTA NEWS un outil intéressant tout au long de ces dix prochaines années, pour tous ceux qui portent le 15 Wing et Meisbroek au plus profond de leur cœur

René Hoeben
Président



In Memoriam Jean-Pierre Ravet

Op 16 februari waren wij talrijk aanwezig in Court-Saint-Etienne op de teraardebestelling van onze vriend Jean-Pierre Ravet.. Deze altijd opgewekte medewerker en gedreven bestuurslid van het eerste uur was geboren te Elsene in 1949 en was enkele dagen voordien schielijk overleden in Parijs. Hij kende een welgevulde loopbaan bij de Luchtmacht, eerst als luchtvaartcontroleur, dan in het Militair Detachement voor de Coördinatie van het luchtruim, om te eindigen in de 15 Wing. Daarna begon hij in Frankrijk een veeleisende tweede carrière in de burgerluchtvaart; en toch konden wij nog steeds beroep doen op zijn steun en medewerking. Hij miste zelden de gelegenheid om deel te nemen aan onze activiteiten of om de vrienden van de RAF te helpen opvangen tijdens hun jaarlijkse bezoeken. Bedankt "JeePee", voor uw hulp en voor de vele aangename uren die wij samen mochten doorbrengen.



Le 16 février, nous étions nombreux à assister à Court-Saint-Etienne aux obsèques de notre ami Jean-Pierre Ravet.. Ce collaborateur toujours de bonne humeur et membre enthousiaste du conseil depuis sa création, né à Ixelles en 1949, est décédé inopinément à Paris à l'âge de 56 ans. Il eut une carrière bien remplie à la Force Aérienne, d'abord comme contrôleur aérien, puis au Département Militaire de Coordination de l'espace aérien, pour terminer au 15 Wing. Retraité, il avait accepté un nouvel emploi exigeant dans l'aviation civile en France. Malgré cela, nous pouvions toujours compter sur son support et sa coopération.

Il manquait rarement l'occasion d'assister à nos activités ou de nous aider à accueillir les amis de la RAF pendant leurs visites annuelles. Merci, "JeePee", pour ton soutien et pour les nombreuses heures agréables que nous avons pu passer ensemble.

Dakota Flash

door Jos Ackermans

Lidkaarten en ledenbijdrage 2005

De lezers die hun bijdrage betaalden vinden bij deze DAKOTA NEWS nr 30 hun lidkaart voor 2005, tenzij ze die al ontvingen met nr 29 of tijdens een bezoek aan ons Documentatiecentrum. De andere bestemmelingen bieden wij graag de mogelijkheid om alsnog hun bijdrage van 13 Euro te storten op ons rekeningnummer 438-1064121-48, vóór de publicatie van DAKOTA NEWS nr 31 einde juni. Wij danken van harte iedereen die ons aldus door zijn bijdrage de mogelijkheid biedt het project van onze overleden stichter en bezieler, kolonel-vlieger Jo Huybens verder te zetten.

Sint Niklaas

Op 8 december 2004 is Sint Niklaas met zijn gevolg, nadat hij de kinderen van de 15 Wing en de MS Kliniek te Meisbroek gelukkig gemaakt had, even komen uitblazen in ons Centrum. Traditioneel overhandigden wij hem een welgevulde enveloppe om zijn goede werken te steunen.

UNICEF

Op 2 februari overhandigde luitenant-generaal vlieger O.r. M. Mandl tijdens een receptie in ons centrum een cheque aan UNICEF ambassadeur, onze astronaut, burggraaf kolonel-vlieger Frank Dewinne. Het bedrag

par Jos Ackermans

Cartes de membres et cotisations 2005

Les lecteurs en ordre de cotisation trouveront joint à ce DAKOTA NEWS no 30, leur carte de membre 2005, pour autant qu'ils ne l'aient pas encore reçue avec le no 29 ou lors d'une visite à notre Centre de Documentation. Aux autres destinataires, non en règle de cotisation, nous offrons volontiers la possibilité d'encore verser leur contribution avant la parution du prochain DAKOTA NEWS no 31 prévue fin juin. Nous remercions chaleureusement tout ceux qui, en cotisant ainsi, nous permettent de poursuivre le projet de notre fondateur, le colonel-aviateur e.r. Jo Huybens.

Saint Nicolas

Le 8 décembre, Saint Nicolas, après avoir fait le bonheur des enfants du 15 Wing et de la clinique MS à Meisbroek, est venu reprendre du souffle dans notre Centre, avec sa suite. Comme de coutume, nous lui avons offert une enveloppe bien remplie pour soutenir ses bonnes œuvres.

UNICEF

Le 2 février, lors d'une réception dans notre centre, le lieutenant-général aviateur e.r. M. Mandl, a remis un chèque à l'ambassadeur de l'UNICEF, notre astronaute, le vicomte colonel-aviateur e.r. Frank Dewinne.



zal aangewend worden in het kader van de strijd tegen de kinderhandel in Benin. Het werd bij elkaar gebracht door sponsoring van Yves Martens, een zwaar gehandicapte van 25, die met zijn elektrische scooter meer dan 600 km aflegde tussen Natitingou en Cotonou in Benin. Adjudant Remy Cobbout vergezelde hem per fiets, en zijn vader volgde met het steunvoertuig.



Bezoek uit Australië

Op 5 februari te Hofstade, organiseerde de Kring der Reserve Officieren van het Gewest Mechelen in samenwerking met BLOSO en de gemeente Zemst de inhuldiging van een monument, opgericht ter herinnering van geallieerde bemanningen die tijdens WO II gevallen zijn in Zemst en Hofstade (zie artikel in dit blad). Op 7 februari mochten wij enkele Australische familieleden van de gesneuvelden, samen met de organisatoren, ontvangen in ons Documentatiecentrum.

De verhuis van ons

Documentatiecentrum

Onder leiding van de voorzitter werd in januari begonnen met de verhuis van ons centrum, naar een grotere ruimte binnen het kwartier Groenveld. Door de grote inzet van alle effectieve leden, enkele sympathisanten, de ploeg van J. Dries, en de gewaardeerde medewerking van de 15de Wing, was de "Oude DAKOTA" onherkenbaar leeg op 9 maart, en kon de installatie van onze "Nieuwe DAKOTA" beginnen. Wij hopen klaar te zijn tegen eind april, maar alle leden zijn steeds welkom om de werken te zien vorderen of een handje toe te steken!



L'argent sera utilisé dans le cadre de la lutte contre le trafic d'enfants au Bénin. Il a été collecté par le sponsoring d'Yves Martens, un jeune handicapé de 25 ans, qui a parcouru plus que 600 Km sur son scooter électrique entre Natitingou et Cotonou au Bénin. Il était accompagné par l'adjudant Rémy Cobbout à vélo, ainsi que par son père à bord du véhicule de soutien.

Visite de l'Australie

Le 5 février, à Hofstade, le Cercle des Officiers de Réserve de la Région de Malines a organisé en coopération avec l'ADEPS et la commune de Zemst, l'inauguration d'un monument, érigé en mémoire des équipages alliés tombés à Zemst et Hofstade pendant la 2ième Guerre Mondiale (voir article dans ce numéro). Le 7 février, notre Centre eut l'honneur de recevoir les membres des familles des Australiens tombés, et les organisateurs de la manifestation d'Hofstade.

Le déménagement de notre Centre de Documentation

Au mois de janvier a commencé sous la direction de notre président le déménagement de notre centre, vers des locaux plus spacieux dans le quartier de Groenveld. L'enthousiasme de tous les membres effectifs, de quelques sympathisants et de l'équipe de J. Dries, ainsi que le soutien apprécié du 15 Wing, le «Vieux DAKOTA» s'est trouvé méconnaissablement vide dès le 9 mars, et l'installation du «Nouveau DAKOTA» a pu être entamée. Nous espérons avoir terminé cette phase fin avril. Entre-temps, tous nos membres sont déjà invités à des travaux ou à nous donner

venir voir l'avancement un coup de main!

**Heropening
van het DAKOTA Documentatiecentrum
van de 15 Wing
in zijn nieuwe lokalen in het Kwartier
Groenveld (Blok 13)
vanaf maandag 16 mei
Open op maandag en woensdag
van 10 tot 18 uur.**

**Réouverture
du Centre de Documentation DAKOTA
du 15 Wing
dans ses nouveaux locaux dans le
Quartier Groenveld (Blok 13)
dès le lundi 16 mai
Ouvert le lundi et mercredi
de 10 à 18 heures.**



Herinneringsmonument

RAF en RAAF

bemanningen Wereldoorlog II te Zemst-Hofstade

door Hubert Verstraeten en Axel Vermeesch

Op zaterdag 5 februari 2005 werd in het BLOSO 1 domein te Zemst-Hofstade het nieuwe monument ingehuldigd ter herinnering aan de Engelse en Australische bemanningsleden van twee geallieerde vliegtuigen die hier neerstortten gedurende Wereldoorlog II.

De oorspronkelijke herinneringssteen werd grondig gerestaureerd en omgeven door een nieuw kunstwerk in staal van kunstenares Liliane Van Lierde uit Zemst, waardoor het geheel een prachtig herinneringsmonument vormt. Op de gedenkplaat staan de namen van de 11 bemanningsleden van de twee neergestorte vliegtuigen.

Wat vooraf ging

Toen het provinciaal domein van Hofstade overging naar BLOSO, onder het beheer van de heren Luc Peirlinck en Ron Wagemans, werd in 1996 gestart met een onderzoek naar de herkomst van een verwaarloosde betonnen gedenksteen met koperen plaat die op het domein gevonden was. Men wilde ter gelegenheid van de opening van het nieuwe BLOSO sporthotel de geschiedenis van het domein schrijven. Zeer vlug kreeg men medewerking van de heer Cliff Winter, de zoon van de navigator van het verongelukte B-25 Mitchell toestel, wiens naam op de koperen plaat vermeld was samen met die van de drie andere bemanningsleden.

De Groepering Reserveofficieren Gewest Mechelen nam begin 2004 het initiatief om het oude gedenkteken ter herinnering aan de vier slachtoffers van de B-25 crash op 2 februari 1945 in ere te herstellen, en tevens de zeven bemanningsleden te eren van een RAAF vliegtuig dat boven Zemst werd neergehaald door de Luftwaffe op 28 mei 1944. Zij ging ook te rade bij de lokale heemkundige kring De Semse (Zemst), waar de heer Jos Maes meer kon vertellen over een aantal vliegtuigen die tijdens de oorlogsjaren waren neergestort in Zemst en fusiegemeenten.

De Halifax 11trash te Zemst op 28 mei 1944

De bemanning van de Halifax III (HX 267) van het 466 RAAF Squadron bestond uit zeven man: piloot K. Page, bommenrichter L. Cain, navigator J. Browne, flight engineer A. Cox (RAF), radio operator W. Beavan, en boordschutters W. Moody en W.

Monument en souvenir

RAF en RAAF

de la Deuxième Guerre

Mondiale à Zemst-Hofstade

par Hubert Verstraeten et Axel Vermeesch

traduction par Christophe Waterkeyn

Samedi 5 février 2005, au domaine BLOSO 1 de Zemst-Hofstade, un nouveau monument en souvenir des équipages anglais et australiens de deux avions alliés qui s'y abattus au cours de la Deuxième Guerre Mondiale a été inauguré.

La stèle originale avait été restaurée en profondeur et une nouvelle œuvre d'art en acier, réalisée par l'artiste Liliane Van Lierde de Zemst, est venue s'y ajouter pour former ainsi un splendide monument du souvenir. La plaque commémorative reprend les noms des 11 membres d'équipage des deux avions abattus.

Ce qui s'est passé

ors du transfert du domaine provincial de Hofstade au BLOSO, des recherches vers l'origine d'un bloc en béton et d'une plaque en cuivre, le tout assez délabré, furent entreprises sous la direction des Messieurs Luc Peirlinck et Ron Wagemans. L'ouverture du nouvel hotel sportif BLOSO donna l'occasion d'écrire l'histoire du domaine. Très vite, nous avons reçu la collaboration de Monsieur Cliff Winter, le fils du navigateur de l'appareil B-25 Mitchell écrasé, dont le nom se retrouvait sur la plaque de cuivre aux côtés de trois autres membres d'équipage.

Le groupement des officiers de réserve de la région de Malines prit l'initiative en 2004 de réhabiliter l'ancien témoin du souvenir en mémoire des quatre victimes de l'accident du B-25 survenu le 2 février 1945, et en même temps, d'honorer les sept membres d'équipage d'un avion RAAF, abattu au-dessus de Zemst par la Luftwaffe le 28 mai 1944. Ils allèrent également se renseigner auprès du cercle d'histoire local « De Semse » (Zemst), dont faisait partie Monsieur Jos Maes. Il put leur donner plus de détails sur le nombre d'avions qui furent abattus pendant les années de guerre au-dessus de Zemst et des communes fusionnées.

L'accident du Halifax III à Zemst le 28 mai 1944

L'équipage du Halifax III (HX 267) de la 466 RAAF Squadron comprenait sept membres: le pilote K. Page, le bombardier L. Cain, le navigateur J. Browne, le flight engineer A. Cox (RAF), l'opérateur radio W. Beavan, et les mitrailleurs W. Moody et W. Impey (RAF).



Impey (RAF).

Door het samenbrengen van lokale ooggetuigen en het opsporen van A.J.Cox, de enige overlevende, heeft men een zeer goed idee van wat er juist is gebeurd. Het toestel werd neergeschoten in de nacht van 27 op 28 mei 1944 door Hans von Gienanth van het Duitse nachtjacht smaldeel nr 1 met Messerschmitt Bf-110, vermoedelijk opgestegen vanop het vliegveld van Brustem.

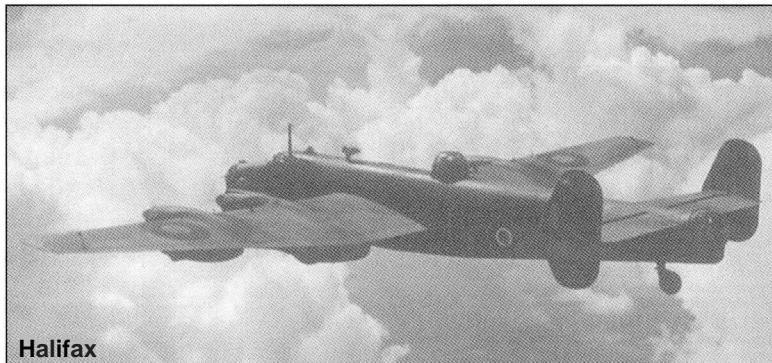
Flor Vande Sande uit Zemst getuigt: "Ik was toen 19 jaar."

het was nacht, ik hoorde een harde knal en vanuit het raam van mijn slaapkamer zag ik vuur aan het Kleine Broek. Het bleken de motoren van een neergestort vliegtuig te zijn, de rest van het wrak brandde niet. Toen ik ter plaatse kwam zag ik vijf lijken op een rij liggen en een dode hing nog vast aan een vleugel van het toestel.. In tegenstelling tot anderen ben ik niet in het voorste rompgedeelte van het vliegtuig (dat aan de Leibeeck lag) geweest.. Léon De Keyser had er iets uitgenomen dat in zijn handen ontplofte, Louis De Boeck haalde een rubberboot uit de Halifax en ook André Van Gysel haalde heel wat uit het toestel, ondanks de Duitse bewaking van het wrak.

Een ander getuigenis is dat van Jan Buelens: "Ik was 17 jaar. In de nacht kwam de Engelse sergeant Cox op onze boerderij aan. Hij was zwaar gekwetst aan zijn been bij het neerkomen met zijn valscherf. Mijn ouders wilden hem voor de Duitsers verbergen, maar hij weigerde en wou door de Duitsers verzorgd worden. De garde werd verwittigd die op zijn beurt de Duitse "feldgendarmerie" verwittigde. Toen zij sergeant Cox ondervroegen moesten wij buiten, maar alles schijnt in een vriendelijke sfeer verlopen te zijn: Cox kreeg zelfs een sigaret van de Duitsers. Hij werd als krijgsgevange afgevoerd".

Sergeant A.J. Cox vertelt: "Ik werd eerst drie weken verzorgd in een hospitaal van de Luftwaffe, daarna twee dagen opgesloten in een kleine kamer met stro alvorens via Antwerpen in München terecht te komen. Na twee dagen ondervraging werd ik overgebracht naar Katowice, een reis van drie dagen zonder eten of drinken. In het kamp van Katowice bleef ik acht maanden. De Russen naderden het kamp, dat eigenlijk niet zo streng werd bewaakt..

Op een avond wandelde ik gewoon door een poort die open stond en niet bewaakt was. Op een gestolen fiets bereikte ik een rivier waar ik andere krijgsgevangen ontmoette. 's Nacht staken we de rivier over in een gestolen bootje. We trokken naar het dorpje Wittenburg omdat we wisten dat de Amerikanen daar waren aangekomen. Zij gaven ons de nodige documenten en vlogen ons naar Northolt nabij Londen".



En rassemblant les témoins oculaires sur place et grâce à A.J.Cox, l'unique survivant retrouvé, nous sommes parvenus à obtenir une bonne idée de ce qui s'est exactement passé. La nuit du 27 au 28 mai 1944 l'appareil a été abattu par Hans von Gienanth de

l'escadrille no 1 de la chasse de nuit allemande pilotant un Messerschmitt Bf-110, qui avait probablement décollé de l'aérodrome de Brustem.

Flor Vande Sande de Zemst témoigne:

"J'avais alors 19 ans. Il faisait nuit, j'entendis une violente

détonation et, de la fenêtre de ma chambre à coucher, je vis du feu à l'endroit appelé "het Kleine Broek", cela ressemblait aux moteurs d'un avion abattu, le reste de l'épave ne brûlait pas. Quand j'arrivai sur place, je découvris cinq corps allongés en rang et un cadavre pendu, encore accroché à une aile de l'avion. Contrairement aux autres, je ne suis pas allé dans la partie avant de la carcasse (qui se trouvait au Leibeeck). Léon De Keyser prit quelque chose qui explosa dans ses mains, Louis De Boeck retira un canot pneumatique du Halifax, et André Van Gysel aussi retira bien des choses de l'appareil, ce malgré la surveillance allemande de l'épave.

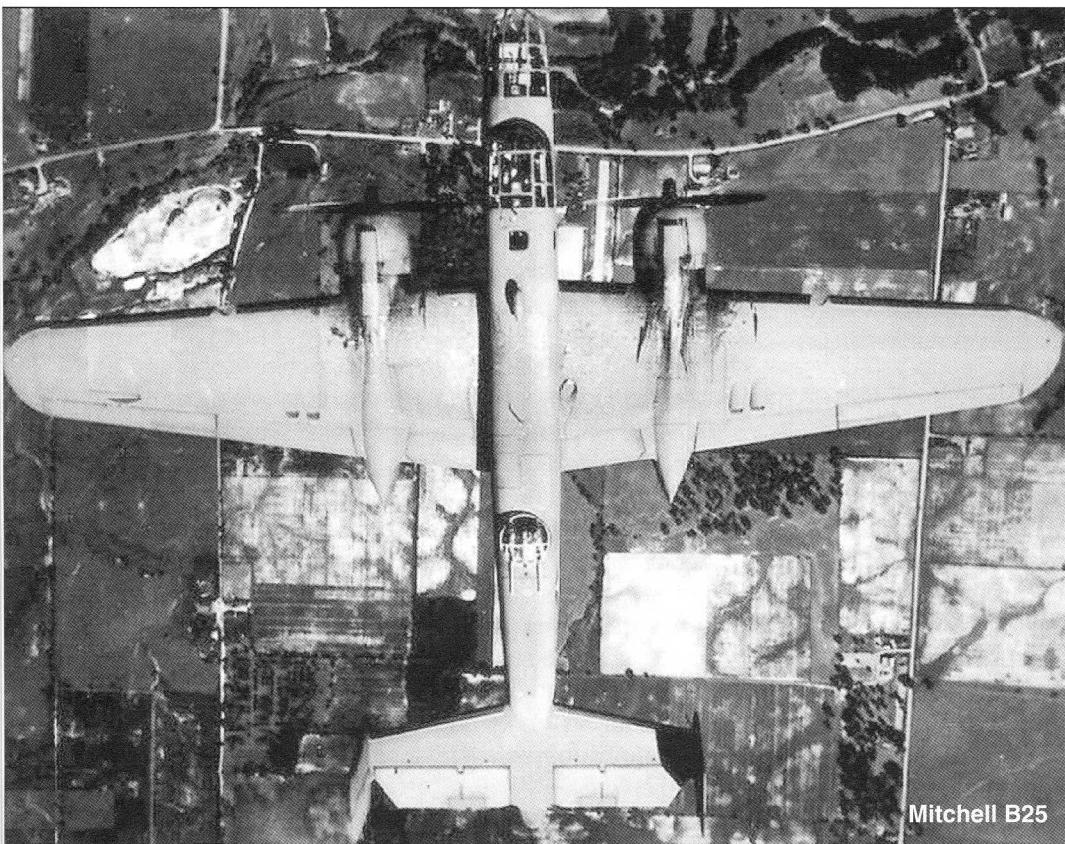
Un autre témoignage nous vient de Jan Buelens: "J'avais 17 ans. En pleine nuit, le sergent anglais Cox arriva à notre ferme, il était grièvement blessé à la jambe lors de sa descente en parachute. Mes parents voulurent le cacher mais il refusa et voulut être soigné par les Allemands. Un garde fut averti qui à son tour avertit la "feldgendarmerie" allemande. Lors de l'interrogatoire du sergent Cox, nous avons du sortir, mais tout semble s'être déroulé dans une atmosphère amicale. Les allemands lui donnent même une cigarette. Il fut emmené comme prisonnier de guerre".

Le sergent A.J. Cox raconte: "J'ai d'abord été soigné trois semaines dans un hôpital de la Luftwaffe, ensuite enfermé deux jours dans une petite chambre avec de la paille avant d'arriver à Munich, après être passé par Anvers. Après deux jours d'interrogatoire, j'ai été transporté à Katowice à la frontière polonaise, un voyage de trois jours sans manger ni boire. Je suis resté huit mois au camp de Katowice. Les Russes se rapprochaient du camp qui, en fait, n'était pas bien gardé. Un soir, je me suis promené sous une porte restée ouverte et qui n'était pas gardée. A l'aide d'un vélo volé, j'ai rejoint une rivière où j'ai rencontré d'autres prisonniers de guerre. Nous avons traversé la rivière de nuit à l'aide d'un petit bateau volé. Nous nous sommes dirigés vers le petit village de Wittenburg car nous savions que les Américains y étaient déjà arrivés. Ils nous donnèrent les documents nécessaires et nous nous sommes envolés vers Northolt, près de Londres".



De crash van de Mitchell B-25 te Hofstade op 2 februari 1945

De Mitchell B-25 (FW 224) van het 98 RAF Sqn was op 2 februari 1945 opgestegen van op Meisbroek en



Mitchell B25

maakte deel uit van een formatie van zes vliegtuigen met een bombardementsopdracht boven Nederland. De bemanning bestond uit piloot B. Hicks (RAAF), navigator-bommenrichter G. Winter (RAF), radio operator E. Bogan (RAAF), en boordschutter A. Baker (RAF). Op een hoogte van 3000 meter verliet het toestel FW 224 de formatie met motorproblemen om terug te keren naar Meisbroek. Door de zware bommenlast verloor het toestel snel hoogte en stortte het neer in het ringkanaal van het rijkspark van Hofstade, dat in het verlengde ligt van de aanvliegroute voor landingsbaan 20 in Meisbroek.

Dat er van deze crash geen lokale ooggetuigen zijn is wellicht te verklaren door het feit dat in deze periode op het domein Hofstade een van de belangrijkste geallieerde "ordnance depots" was, waar montage en reparatie van tanks, gevechtsvoertuigen en vrachtwagens gebeurde.

Reeds in oktober 1999 organiseerde DAKOT A documentatiecentrum in samenwerking met BLOSO een herdenkingsplechtigheid in Hofstade ter gelegenheid van de reunie van de anciens van de RAF 139 Wing die in Meisbroek gestationeerd was in 1944-1945. Een van de aanwezigen was Gliff Winter, zoon van GA Winter.

L'accident du Mitchell B-25 à Hofstade le 2 février 1945

Le Mitchell B-25 (FW 224) de la 98 RAF Sqn avait décollé de Meisbroek le 2 février 1945 et faisait partie d'une formation de six avions avec mission de bombardement au-dessus des Pays-Bas. L'équipage se composait du pilote B. Hicks (RAAF), du navigateur-bombardier G. Winter (RAF), de l'opérateur radio E. Bogan (RAAF), et du mitrailleur A. Baker (RAF).

A une altitude de 3000 mètres, l'appareil FW 224 quitta la formation à cause de problèmes moteurs, avec l'intention de retourner à Meisbroek. A cause de l'importance de la charge des bombes, l'appareil perdit rapidement de l'altitude et s'écrasa dans le canal ceinturant le domaine d'état de Hofstade, qui se trouve dans le prolongement de la route d'approche de la piste d'atterrissement 20 de Meisbroek. Il n'y a pas eu de témoins oculaires de cet accident, est facilement explicable puisque le domaine d'Hofstade était pendant cette période un des plus importants "ordnance depots" alliés, où on montait et réparait

des chars, des véhicules de combats et des camions. En octobre 1999 déjà, le Centre de Documentation DAKOT A, en collaboration avec le BLOSO, a organisé une cérémonie du souvenir à Hofstade à l'occasion de la réunion des anciens de la RAF 139 Wing, stationnés à Meisbroek en 1944-1945. Gliff Winter, le fils de GA Winter faisait partie des personnes présentes.

L'inauguration du monument le 5 février 2005

Le 5 février 2005, soixante ans presque jour pour jour après l'accident du B-25, on a inauguré le nouveau monument du souvenir au domaine d'Hofstade, en présence du représentant de S.M. le Roi Albert II, de l'ambassadeur d'Australie, de l'attaché militaire britannique, du bourgmestre de Zemst, et de nombreuses autorités civiles et militaires. Une délégation de notre Centre de Documentation DAKOT A Y assistait également.

Le colonel-aviateur Rudy Geirnaert, ancien commandant du 15 Wing, représentait S.M. le Roi Albert II. Des militaires du 15ème Wing formaient le détachement d'honneur et la musique militaire de la Gomposante Aérienne s'occupait de l'environnement musical.

Le lieutenant-colonel (Res) J. Verachtert, président du groupement des officiers de réserve de la région de



De inhuldiging van het monument op 5 februari 2005

Op 5 februari 2005, bijna dag op dag zestig jaar na de crash van de B-25, onthulde men het nieuwe herinneringsmonument op het domein te Hofstade, in aanwezigheid van de vertegenwoordiger¹ van Z.M. Koning Albert II, de ambassadeur van Australië, de Britse militaire attaché, de burgemeester van Zemst, talrijke burgerlijke en militaire autoriteiten, en een delegatie van ons DAKOTA documentatiecentrum.

Kolonel-vlieger Rudy Geirnaert, gewezen commandant van de 15de Wing, vertegenwoordigde Z.M. Koning Albert II. Militairen van de 15de Wing vormden het ere detachement en de muziekkapel van de Luchtcomponent verzorgde de muzikale omlijsting.

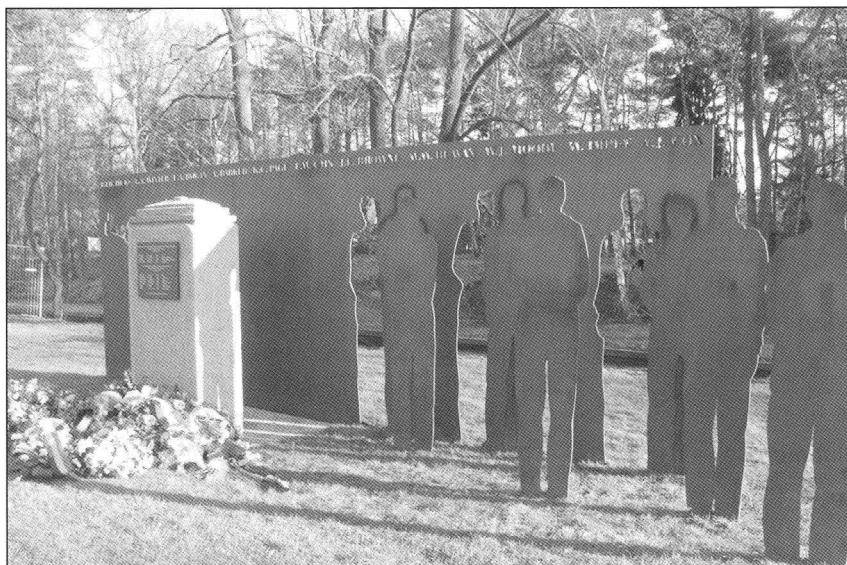
Luitenant-kolonel (Res) J. Verachtert, voorzitter van de Groepering Reserveofficieren Gewest Mechelen, ontving de militaire en burgerlijke autoriteiten, evenals een aantal familieleden van de bemanningen van de verongelukte toestellen. Na de toespraken en de onthulling van het monument vond een bloemenhulde plaats. Daarna volgde een academische zitting en receptie waarop initiatiefnemers en medewerkers in de kijker werden gesteld. Ere luitenant-kolonel D. de Pillecyn zorgde voor de historische toelichting bij de opdracht



Malines, reçut les autorités civiles et militaires, ainsi qu'un certain nombre de membres des familles des équipages des avions malchanceux. Après les discours et l'inauguration du monument, on y déposa des gerbe de fleur. Ensuite, il y eut une séance académique et une réception où les inspirateurs du projet et les collaborateurs furent mis à l'honneur.

Le lieutenant-colonel honoraire D. de Pillecyn se chargea de commenter l'historique de la mission des équipages des appareils Mitchell et Halifax.

L'émotion fut à son comble lorsque les "fouineurs honnêtes" remirent aux membres des familles de l'équipage les souvenirs récupérés de la carcasse du Halifax (une sonnette d'alarme, la boussole du canot de sauvetage et l'axe de contrôle du gouvernail de direction).



van de bemanningen van de Mitchell en de Halifax. Het werd heel emotioneel, toen de "eerlijke vinders" de gerecupereerde souveniers uit het wrak van de Halifax (een alarmbel, het kompas uit de reddingsboot en een controlestang van de rudder) overhandigden aan de familieleden van de bemanningsleden.

¹ BLOSO is de sportorganisatie van de Vlaamse Gemeenschap en staat voor commissariaat-generaal voor de Bevordering van de Lichamelijke Opvoeding en Sport, en de Openluchtcreatie, met als opdracht de sportpromotie en de algemene sportbegeleiding.

2 RAAF is de Royal Australian Airforce, die samenwerkte met de RAF boven bezet Europa en Duitsland.

1 BLOSO est l'organisation sportive de la Communauté flamande. L'abréviation reprend les initiales du commissariat-général pour "de Bevordering van de Lichamelijke Opvoeding de Sport, en de Openluchtcreatie, l'équivalent néerlandophone de l'ADEPS. Il a comme mission la promotion du sport et de tous les accompagnements sportifs.

2 RAAF est la Royal Australian Airforce, qui collaborait avec la RAF au-dessus de l'Europe occupée et de l'Allemagne.



15 jaar geleden :

SOS ROEMENIE-deel2

door Axel Vermeesch

Het eerste deel van dit artikel werd gepubliceerd in Dakota News nr 29.

Woensdag 27 december 1989

Kolonel Mandl wekt mij per telefoon om 6u50. Minister Coëme geeft om 7u15 een radio-interview over de hulpverlening door het leger aan Roemenië. Hij wenst te weten wat tot nog toe werd gedaan en welke de planning is voor de volgende dagen. In het nieuws van 7u hoor ik dat een Franse minister op bezoek in Boekarest verklaard dat er gedurende de voorbije vijf dagen ongeveer 1000 doden gevallen zijn en 2000 zwaar gekwetsten.

Om 8u ben ik op mijn bureau in de Staf van de Luchtmacht. WOC meldt dat de C-130 om 5u vertrok naar Timisoara en Zurich met commandant Feuillen als boordcommandant. De verantwoordelijken voor de diplomatieke toelatingen op het MBZ zijn nog niet aanwezig. Generaal Hoeben vraagt mij om 10u een briefing te geven voor het personeel van het CC. Majoor-vlieger Dufour van de 15 Wing komt mij helpen daar mijn officier-adjunt ziek is. Commandant-vlieger G. Verbruggen, adjunkt-officier van luitenant-generaal vlieger M. Terrasson bevelhebber van de Taktische Luchtmacht, vraagt wat er gedurende het kerstreces gebeurde en betreurt dat de generaal niet op de hoogte werd gehouden.

Op de CC vergadering van 10u zegt generaal Hoeben dat het ergste voorbij is. De 15 Wing blijft de verzamelplaats voor de hulpgoederen van het Rode Kruis. Om 11u vertrekt een colonne vrachtwagens uit Meisbroek. De MVL en de pers zullen bij het vertrek aanwezig zijn.

Majoor Naets is geland in Boekarest en vraagt om het stoffelijk overschot van Dany Huwé te repatriëren zonder de noodzakelijke documenten. Ze zijn niet klaar en de Belgische consul zegt dat het nog lang kan duren. Ik zeg hem dat de beslissing ter plaatse door de consul moet genomen worden, en dat indien de situatie rustig is hij desnoods tot morgen in Boekarest kan blijven (zo zal dan ook gebeuren).

Kort na de middag belt Dr. R. Moreels, voorzitter AZG, mij op om de Luchtmacht en mij te danken voor de geleverde prestaties gedurende de kerstperiode. "Nog nooit in het tienjarig bestaan van AZG-België was de noodhulp zo snel ter plaatse". Het doet goed eens een "dank u" te mogen ontvangen! Majoor N. Minguet, op het Koninklijk Paleis Brussel, vraagt een samenvatting van alle uitgevoerde en geplande ope-raties. Ik stuur hem onmiddellijk een fax. Als kolonel Schoups laat weten dat VTM alles in gereedheid bracht om het

Il y a 15 ans :

SOS ROUMANIE -part2

par Axel Vermeesch

traduction par Christophe Waterkeyn

La première partie de cet article a été publiée dans Dakota News n°029

Mercredi 27 décembre 1989

Iecolone Mandl me réveille en me téléphonant à 6h50. Le Ministre Coëme donne à 7h15 une interview à la radio sur le thème de l'assistance apportée par l'armée à la Roumanie. Il souhaite savoir ce qui a déjà été fait et quel sera le planning des prochains jours. Aux nouvelles de 7h, j'apprends qu'un ministre français en visite à Bucarest avait déclaré qu'il y avait eu environ 1000 morts et 2000 blessés graves au cours des cinq derniers jours.

Je rejoins mon bureau de l'Etat-Major de la Force Aérienne à 8 h. Le WOC me signale qu'un C-130 est parti à 5h en direction de Timisoara et de Zurich avec le commandant Feuillen comme commandant de bord. Les responsables des autorisations diplomatiques du MAE ne sont pas encore présents. Le général R. Hoeben me demande de donner à 10 h un briefing destiné au personnel du CC. Comme mon officier-adjoint est malade, le major-aviateur Dufour du 15 Wing vient m'aider. Le commandant G. Verbruggen, officier-adjoint du lieutenant-général M. Terrasson, commandant en chef de la Force Aérienne tactique, me demande ce qui s'est passé pendant le congé de Noël et déplore que le général n'ait pas été mis au courant.

A la réunion du CC de 10 h, le général R. Hoeben dit que le plus dur est passé. Le 15 Wing reste le lieu de rassemblement des secours de la Croix-Rouge. Un convoi de camions part de Meisbroek à 11 h. Le MDN et la presse assisteront au départ.

Le major Naets a atterri à Bucarest et demande de rapatrier la dépouille mortelle de Dany Huwé sans les documents nécessaires. Ceux-ci ne sont pas prêts et le consul beige dit que cela peut encore durer longtemps. Je lui dis que la décision doit être prise sur place par le consul, et que si la situation est calme, il peut rester si nécessaire à Bucarest jusqu'à demain. (c'est ce qui arrivera aussi).

Peu après midi, le Dr R. Moreels, président de MSF, m'appelle pour nous remercier, la Force Aérienne et moi-même, des prestations effectuées au cours de cette période de Noël. "Jamais, au cours des dix années d'existence de MSF-Belgique, le secours n'est arrivé aussi vite sur place". Cela rechauffe le cœur de recevoir un "merci"! Le major N. Minguet, du Palais Royal de Bruxelles, me demande de fournir un résumé de toutes les opérations effectuées et à venir. Je lui envoie immédiatement un fax. Comme le



stoffelijk overschot van Dany Huwé te ontvangen in de militaire luchthaven zeg ik hem dat het nog helemaal niet zeker is dat het vandaag zal gebeuren.

Rond 19u landt de C-130 van commandant Feuillen. Ook zij tweede zending verliep zonder noemenswaardige problemen; de lading AZG werd in Timisoara afgezet en de Turkse cameraman Emre Aygen is in Zurich. Mr. Didden van PZG laat weten dat de vlucht per B-727 zeker kan doorgaan op 30 december. Nog een briefing aan generaal Moriau en naar huis. Het blijft de ganse avond rustig, geen enkele telefoon!

Donderdag 28 december 1989

Vandaag ga ik naar de begrafenis van loadmaster adjudant Didier Carpentier in Steenokkerzeel. Hij stierf op 17 december in Nairobi, hij was 41 jaar en had de voorbije weken nog deelgenomen aan de operatie Soedan 4. Zoals de meeste bemanningsleden in de 15 Wing zette hij zich ten volle in voor humanitaire operaties.

In de namiddag wenst Mr. Grauls, kabinetchef van de premier, te weten hoeveel de inzet van onze militaire vliegtuigen voor Roemenië tot nu toe gekost heeft. Twee vliegtuigen voor rekening van MLV (de Luchtmacht) en twee voor rekening AZG (gedeeltelijk teruggbetaald). Agentschap BELGA vraagt een overzicht van de opdrachten. AZG vraagt een derde vliegtuig te plannen in de eerste week van januari met bestemming Sibiu. Mijn goede assistent sergeant W. Kain schrijft de "tasking message"¹ uit voor de zending voor PZG : B-727, vertrek op 30 december om 6u, bestemming Boekarest, 13 ton medische hulp en 12 passagiers. Luitenant-kolonel vlieger A. Vermeesch als zendingsoverste.

Het is 16u als de bevelhebber van de 15de Wing laat weten dat de C-130 met het stoffelijk overschot van Dany Huwé geland is.

Vrijdag 29 december 1989

De telefoon rinkelt als ik op de sectie luchtransport aankom : majoor Dufour in het CC vraagt een C-130 te plannen op 2 januari met vertrek uit Luik (Bierset) ten voordele van het Rode Kruis maar ten laste van het MLV. Dit wordt de derde vlucht op het budget van de Luchtmacht. Minister G. Coëme is vrijgevig! In een gesprek met adjunkt-kabinetchef Mr. R. Cooisaet raad ik aan voorzichtig te zijn met het uitdelen van vluchten op kosten van de Luchtmacht, omdat het aantal geplande vlieguren C-130 voor 1990 alweer onvoldoende is om alle behoeften te dekken.

Om 10u bel ik TAROM op om Mevr Gabriella Jalos te danken voor haar spontane medewerking in de moeilijke dagen die nu voorbij zijn. Zij zegt dat er gisteren twee vliegtuigen neerstortten in Roemenië: een Roemeense Antonov-24 op weg naar Belgrado en een Russisch vliegtuig bij de landing in Boekarest..

Briefing door generaal Hoeben op het CC om 11u : de MLV en de chef van de Generale Staf beslis-

colonel J.P. Schoups me fait savoir que VTM a tout préparé pour recevoir la dépouille mortelle de Dany Huwé à l'aéroport militaire, je lui réponds qu'il n'est absolument pas encore certain que cela se produira aujourd'hui.

C'est vers 19h que le C-130 du commandant Feuillen atterrit. Sa deuxième mission s'est également déroulée sans problème notable, le chargement MSF a été livré à Timisoara et le cameraman turc Emre Aygen est à Zurich. Mr. Didden de PSF nous fait savoir que le vol par B-727 peut certainement avoir lieu le 30 décembre. Encore un briefing au général Moriau et puis à la maison. Toute la soirée au calme, pas un seul coup de fil !

Jeudi 28 décembre 1989

Aujourd'hui, je me rends à l'enterrement du loadmaster, l'adjudant Didier Carpentier à Steenokkerzeel, mort le 17 décembre à Nairobi. Il avait 41 ans et avait aussi participé à l'opération Soudan 4. Comme la plupart des membres d'équipages du 15 Wing, il s'était engagé à fond dans les opérations humanitaires.

Dans l'après-midi Mr. Grauls, chef de cabinet du premier ministre, souhaite savoir combien a pu coûter la mise en CBuvre de nos avions militaires en Roumanie jusqu'à ce jour. Deux avions pour le compte du MDN (Force Aérienne) et deux pour le compte de MSF (partiellement remboursés). L'agence BELGA demande un aperçu des missions. MSF demande de prévoir un troisième avion au cours de la première semaine de janvier avec Sibiu comme destination. Mon bon assistant, le sergent W. Kain, rédige le "tasking message"¹ pour la mission de PSF : B-727, départ le 30 décembre à 6h, destination Bucarest, 13 tonnes d'aide médicale et 12 passagers, le lieutenant-colonel aviateur A. Vermeesch comme chef de mission.

Il est 16h quand le commandant du 15 Wing me fait savoir que le C-130 a atterri avec la dépouille mortelle de Dany Huwé.

Vendredi 29 décembre 1989

Le téléphone sonne juste au moment où j'arrive à la section du transport aérien : le major Dufour du CC demande de planifier un C-130, le 2 janvier, départ de Liège (Bierset) pour le compte de la Croix-Rouge mais à charge du MDN. Ceci représente un troisième vol à charge du budget de la Force Aérienne, le Ministre G. Coëme est généreux! Au cours d'une conversation avec le chef de cabinet-adjoint, Mr. R. Cooisaet, je lui conseille d'être prudent avec la répartition des vols à charge de la Force Aérienne puisque le nombre d'heures de vol planifiées en C-130 pour l'année 1990 est à nouveau insuffisant pour couvrir tous les besoins.

A 10h j'appelle TAROM pour remercier Madame Gabriella Jalos pour sa collaboration spontanée lors des journées difficiles, que nous avons vécues. Elle me dit que deux avions se sont écrasés en Roumanie hier : un Antonov-24 roumain en route vers Belgrade et



ten de hulp af te bouwen, geen gratis vluchten meer met uitzondering van die op 2 januari, dit weekeinde wordt geen personeel van het leger ingezet, er worden geen militaire vrachtwagens ingezet, de speciale trein voor Roemenië zal pas vanaf 2 januari door militairen geladen worden.

In de namiddag ben ik bijna alleen op de Staf Luchtmacht, de eindejaarsfeesten staan voor de deur. Ik loop nog even tot bij de Stafchef voor een korte briefing, hij bedankt mij voor mijn inzet en wenst mij voor morgen een goede vlucht naar Boekarest.. Nog een fax met de laatste situatie naar het koninklijk paleis te Brussel en rond 16u vertrek ik ook huiswaarts.. In Meisbroek wordt de B-727 geladen voor de vlucht van morgen vroeg.

Om 21u belt Mr. Couchard mij vanuit de RTBF-studio waar hij samen met minister Coëme deel neemt aan operatie RADIOTON.. Op vijf uur tijd werd bijna negen miljoen frank verzameld voor hulp aan Roemenië.. Is er nog plaats voor journalisten in de B-727 morgen? Helaas niet.

Alvorens te gaan slapen maak ik nog vlug een "emergency" valies klaar voor de vlucht van morgen, je weet maar nooit.

Zaterdag 30 december 1989

Om 4u opstaan, om 5u in het WOC 15 Wing. Commandant-vlieger J. Secret en zijn bemanning zijn reeds bezig met de vluchtplanning.. Alle nodige diplomatische toelatingen zijn er. De weersomstandigheden in Boedapest en Boekarest zijn "below minima", maar er wordt in de loop van de voormiddag verbetering verwacht.. Het vertrek wordt met twee uur uitgesteld.. Tijd om in de cafetaria van de militaire luchthaven ken-

un avion russe lors de son atterrissage à Bucarest..

A 11h, briefing du général Hoeben au CC : I-MDN et le Chef d'Etat-Major Général décident de diminuer l'assistance : à l'exception de celui du 2 janvier, plus de vol gratuit.. Ce week-end, on ne fera appeler aucun membre du personnel militaire, on n'engagera aucun camion militaire, le train spécial pour la Roumanie ne sera chargé par des militaires qu'à partir du 2 janvier..

Je suis presque tout seul cet après-midi, à l'Etat-Major de la Force Aérienne, les fêtes de fin d'année sont à notre porte.. Je vais une dernière fois chez le Chef d'Etat-Major pour un court briefing, il me remercie de mon ardeur et me souhaite pour demain un bon vol pour Bucarest.. Encore un fax avec la dernière situation adressé au palais royal de Bruxelles et, vers 16h, je pars aussi à la maison. Le B-727 est chargé à Melsbroek pour le vol de demain matin tôt..

A 21h, Mr. Couchard m'appelle des studios de la RTBF ou il participe avec le ministre Coëme à opération RADIOTON.. En cinq heures, c'est près de neuf millions de francs qui sont récoltés pour l'aide en Roumanie.. Y a-t-il encore place pour des journalistes dans le B-727 demain? Hélas non.

Avant de m'endormir, je prépare en vitesse une valise d'"emergency", prête pour le vol du lendemain. On ne sait jamais..

Samedi 30 décembre 1989

Debout à 4h, pour être à 5h au WOC du 15 Wing.. Le commandant-aviateur J. Secret et son équipage s'occupent déjà du plan de vol.. Toutes les autorisations diplomatiques sont là.. Les conditions atmosphériques à Budapest et Bucarest sont "below minima", mais on attend une amélioration dans le courant de la matinée.. Le départ est reporté de deux heures, le temps de faire connaissance avec nos passagers à la cafétéria de l'aérogare militaire.. Le Dr. Todorov, un médecin bulgare, semble être le grand organisateur ; il Y a aussi un médecin roumain Popovic.. Rosanne Germonprez de VTM fait l'interview de Mr. Didden et de moi-même dans l'espace cargo de l'avion..

Vers 8h30, on nous signale que le temps à Budapest est bon et qu'une amélioration est prévue à Bucarest.. Nous décollons.. Nous survolons Bucarest deux heures vingt plus tard.. Le trafic aérien signale que l'aéroport est fermé pour deux heures en raison de chutes de neige et de vents violents.. Le lendemain, nous apprenions qu'un Fokker-28 français a eu de la neige gelée dans les réacteurs lors du décollage et qu'il du faire un atterrissage d'urgence.. On nous con-



nis te maken met onze passagiers.. Dr. Todorov, een Bulgaarse dokter, blijkt de grote organisator te zijn, er is ook een Roemeense dokter Popovic bij.. Rosanne Germonprez van VTM neemt een interview af van Mr Didden en mij in de cargoruimte van het vliegtuig..

Rond 8u30 wordt gemeld dat het weer in Boedapest goed is en verbetering verwacht wordt.. We stijgen op.

bon et qu'une amélioration est prévue à Bucarest.. Nous décollons.. Nous survolons Bucarest deux heures vingt plus tard.. Le trafic aérien signale que l'aéroport est fermé pour deux heures en raison de chutes de neige et de vents violents.. Le lendemain, nous apprenions qu'un Fokker-28 français a eu de la neige gelée dans les réacteurs lors du décollage et qu'il du faire un atterrissage d'urgence.. On nous con-



Twee uur en 20 minuten later zijn we boven Boekarest.. De luchtverkeerscontrole meldt dat het vliegveld voor twee uur gesloten wordt wegens sneeuwval en hevige wind. 's Anderendaags zouden we vernemen dat een Franse Fokker-28 bij het opstijgen bevroren sneeuw in de reactoren kreeg en een noodlanding maakte. We worden aangeraden door te vliegen naar Constanta aan de Zwarte Zee. Daar is de zichtbaarheid zeer slecht wegens sneeuwval en er is hevige wind. Beraadslaging in de cockpit: naar Boedapest of naar Varna in Bulgarije dat veel dichterbij is? De luchtverkeerscontrole van Varna raadt ons aan spoed te maken omdat ook in Varna hevige sneeuwval verwacht wordt.. "OK estimate in 10 minutes". Enkele minuten later: "Zichtbaarheid vermindert vlug, zet koers naar Burgas". We draaien richting Burgas "estimate in 15 minutes". Indien we daar niet kunnen landen is het dichtste vliegveld Istanbul.. We landen op Burgas om 11u25. Het is ijskoud en er waait een stevige wind uit de Zwarte Zee.

Onze B-727 wordt geparkeerd naast een B-707 van Air Maroc. Dr. Todorov die voor het eerst in negen jaar opnieuw in zijn vaderland is wordt onze tolk. Terwijl de bemanning brandstof tankt, vluchtplan maakt voor Boekarest en de weersvoorspellen bekijkt wor-

seille de poursuivre notre vol jusqu'à Constanta sur la Mer Noire. Là, la une visibilité est épouvantable en raison de chutes de neige et un vent violent.. Délibération dans le cockpit: vers Budapest ou vers Varna en Bulgarie qui se situe beaucoup plus près? Le contrôle aérien de Varna nous conseille de nous dépêcher parce qu'on y attend également de violentes chutes de neige. "OK estimate dans 10 minutes". Quelques minutes plus tard : "La visibilité diminue rapidement, dirigez-vous vers Burgas". Nous tournons en direction de Burgas "estimate dans 15 minutes". Si nous ne pouvons atterrir là, l'aéroport le plus proche est Istanbul.. Nous atterrissons à Burgas à 11h25. Il fait un froid de canard et un vent soutenu souffle en provenance de la Mer Noire.

Notre B-727 est parqué à côté d'un B-707 d'Air Maroc. Dr. Todorov, qui, pour la première fois depuis neuf ans, retourne dans son pays natal est notre interprète. Pendant que l'équipage fait le plein de carburant, rédige le plan de vol pour Bucarest et examine les prévisions météorologiques, nos passagers sont emmenés vers le bâtiment aéroportuaire. Le chauffage central du bâtiment est hors d'usage, Un camion militaire équipé d'une installation de chauffage se trouve à l'extérieur et souffle de l'air chaud malodorant à l'intérieur du bâtiment au moyen de deux grosses buses. Un groupe de Polonais attend déjà depuis deux jours un appareil de la LOT pour les ramener à Varsovie.. Les prévisions météorologiques pour Bucarest restent mauvaises pour aujourd'hui, mais on attend pour demain une nette amélioration du temps. Dans l'attente d'une décision, nous allons manger au restaurant, avec l'équipage marocain. Eux aussi sont en route pour Bucarest avec de l'aide humanitaire.. Nos passagers découvrent déjà les vins bulgares bon marché mais de qualité.. Après le repas, une gentille et jolie jeune dame nous invite à prolonger l'attente dans le salon VIP. On nous sert du café, du thé et des boissons fraîches. Un show passe à la TV avec beaucoup de rock & roll et de lambada!

Lorsque le service météo nous annonce vers 14h qu'il n'y a pas d'amélioration à attendre pour demain, nous décidons de rester à Burgas jusqu'au lendemain. Nous prenons contact avec ONY, la station radio de Meisbroek, pour les informer de la décision et de demander de prévenir l'Hôpital Erasme et les familles des six membres d'équipages. Le commandant de l'aéroport, un jeune homme parlant couramment l'anglais, nous rejoint.. Il me voit lire dans un numéro spécial du Time Magazine "Gorbachev, man of the decade". Le numéro est intégralement consacré au changement politique historique dans le bloc de l'Est ces dernières années. Il me semble follement heureux lorsque je lui donne en cadeau : "On ne sait pas obtenir le Time ici, uniquement des périodiques bulgares et russes,



den onze passagiers naar het luchthavengebouw gebracht.. De centrale verwarming in het gebouw is stuk. Een militaire vrachtwagen met verwarmingsinstallatie staat buiten en blaast via twee grote leidingen warme lucht met een geurtje in het gebouw. Een groep Polen wacht reeds twee dagen op een toestel van LOT om naar Warschau te reizen. De weersvoorspellen voor Boekarest vandaag blijven slecht, voor morgen wordt echter beter weer verwacht.. In afwachting van een beslissing gaan we samen met de Marokkaanse bemanning eten in het restaurant, ook zij zijn op weg met humanitaire hulp naar Boekarest.. Onze passagiers ontdekken reeds de goedkope maar goede Bulgaarse wijn. Na de maaltijd worden we door een mooie vriendelijke jonge dame verzocht verder te wachten in het



VIP salon. We krijgen koffie, thee en frisdranken aangeboden. Op TV is een show aan de gang met veel rock & roll en lambada!

Als de weerdienst ons rond 14u meldt dat er voor vandaag geen verbetering te verwachten is beslissen we in Burgas te blijven tot morgen. We nemen contact met ONY, het radiostation op Meisbroek, om de beslissing mee te delen en te vragen het Erasmus Ziekenhuis en de families van de zes bemanningsleden te verwittigen. De luchthavencommandant, een jonge vlot Engels sprekende man, vervoegt ons. Hij ziet mij lezen in het speciale nummer van Time Magazine "Gorbachov, man of the decade", het nummer is volledig gewijd aan de historische politieke verandering in het Oost blok in de voorbije jaren. Hij lijkt dolgelukkig als ik het hem geef als geschenk: "Hier is Time niet te krijgen, enkel Bulgaarse en Russische tijdschriften, dank u zeer". Een vijftal Bulgaren verdringen zich rond hem om mee te lezen.

Rond 16u lokale tijd begint het donker te worden. De Bulgaren bieden ons alle mogelijke hulp aan. Mr. Todorov is in contact met een lokaal hospitaal om de 800 liter bloed die in het vliegtuig streekt gedurende de nacht te bewaren in de beste omstandigheden, bloed mag namelijk niet bevriezen. Balkan Airlines zorgt voor een bus en een hotel, geld wordt gewisseld (1 dollar is 2.5 lev). Soldaten trekken de wacht op bij het Belgisch en Marokkaans vliegtuig.

De rit naar het Balkan Hotel duurt 20 minuten. Het is een van de twee internationale hotels in deze stad van 250.000 inwoners. In de inkomhal staat een reusachtige kerstboom en hangt een adventskrans. Bemanning en passagiers spreken af voor het aperitief (vodka met appelsap) om 18u. Dr. Todorov zegt dat een groep Bulgaarse dokters ons zal vervoegen voor het avondeten. Zowel het eten als de wijn zijn van goede kwaliteit. Er worden korte enthousiaste verbroederingsgesprekken gehouden.

De nachtclub in de kelder van het hotel zit om 20u reeds propvol, niemand danst, er wordt alleen maar gedronken. Bulgaren raden ons aan om een taxi te nemen naar hotel Cosmos. Samen met kapitein-vlieger A. Collee meen ik een taxi, 10 km voor 10 frank. Inkom voor de nachtclub is twee lev, een eerste vodka met appelsap inbegrepen. In een kleine circusring wordt een typische show opgevoerd: klassieke dans, step dance, rock & roll, goochelen, stoere acrobatie, allemaal dingen waar de Bulgaren verzot op zijn. Na de show wordt de piste vrijgemaakt en begint voor ons het echte spektakel: iedereen gaat aan het dansen, regelmatig valt iemand stomdronken neer op de dansvloer en wordt bij de voeten weggeslept. Als



merci beaucoup". Cinq Bulgares se bousculent autour de lui pour le lire avec lui.

Vers 16h, heure locale, il commence à faire plus sombre. Les Bulgares nous offrent toute l'aide possible et imaginable. Mr.Todorov est en contact avec un hopital local pour conserver les 800 litres de sang qui se trouvent dans l'avion durant la nuit dans les meilleures conditions; le sang ne peut en effet pas geler. Balkan Airlines, préoccupé, se charge de nous trouver un bus et un hôtel, l'argent est échangé à concurrence de 1 dollar pour 2.5 lev. Des soldats se rendent vers les avions beige et marocain pour monter la garde.

Le trajet vers l'hôtel Balkan dure 20 minutes. C'est un des deux hotels internationaux de cette ville de 250.000 habitants. Un arbre de Noël géant se dresse dans le hall d'entrée. Une couronne de l'avent y est suspendue. L'équipage et les passagers conviennent d'un rendez-vous pour l'apéritif

(vodka au jus de pomme) à 18h. Dr.Todorov nous annonce qu'un groupe de médecins bulgares nous rejoindra pour le souper. Tant la nourriture que le vin sont de bonne qualité. On prononce de courts discours enthousiastes de fraternisation.

La boîte de nuit, située dans la cave de l'hôtel, est bondée à 20 h, personne ne danse, on ne fait que boire. Des Bulgares nous conseillent de prendre un taxi pour nous rendre à l'hôtel Cosmos. Accompagné du capitaine L. Collee, je prends un taxi, 10 km pour 10 francs. Le droit d'entrée de la boîte de nuit s'élève à deux lev, une première vodka/jus de pomme comprise. Un show typique se déroule au centre d'une petite piste de danse circulaire: danse classique, step dance, rock & roll, jonglerie, voltige acrobatique, toutes sortes de choses dont les Bulgares raffolent. A la fin du spectacle, la piste est libérée et commence alors pour nous le vrai spectacle: tout le monde va danser, de temps à autre, quelqu'un tombe ivre mort sur la piste et est évacué par les pieds. Lorsque des disputes éclatent et que les verres valsent en l'air autour de nous, nous rentrons vers notre hotel Balkan pour une nuit de repos bien méritée.

Dimanche 31 décembre 1989

"Good morning sir it is six thirty". Pour la dernière fois de l'année, je me lève et regarde vers l'extérieur: toute une rangée de bâtiments égaux et gris et une Mer Noire noire. Tout le monde arrive en même temps à la salle du petit-déjeuner. Fromage, salami et mufs au menu, café et thé mais pas de lait. Pendant le repas, chacun à son tour essaye de régler sa facture. Nous nous dépêchons car nous essayons d'être à l'aéroport



er een vechtpartij uitbreekt en glazen in het rond vliegen vertrekken we naar ons Balkan hotel voor een welverdiende nachtrust..

Zondag 31 december 1989

"Good morning sir it is six thirty". Voor de laatste keer dit jaar sta ik op en kijk naar buiten: een hele rij gelijke grijze flatgebouwen en een zwarte Zwarte Zee. Iedereen is ongeveer gelijktijdig in de ontbijtzaal. Kaas, salami en eieren op het menu, koffie en thee maar geen melk. Gedurende het eten probeert iedereen om beurt zijn rekening te betalen. We haasten ons want we proberen voor onze Marokkaanse vrienden op de luchthaven te zijn.

Het is 9u als we op het vliegveld van Burgas aankomen. De piloten gaan naar de meteorologische dienst, de navigator naar de vluchtplanning, en de loadmaster-stewards en flight engineer naar het vliegtuig. Door de grote koude krijgt men het materieel niet gestart om te de ijslaag op ons vliegtuig te verwijderen. Bulgaarse soldaten en burgers doen het dan maar met de hand. De luchthavencommandant vraagt kontante betaling voor de brandstof. Cash hebben we niet bij en kredietkaarten worden niet aanvaard. Ik kan hem overtuigen van de speciale omstandigheden en vraag hem de factuur naar de Belgische Ambassade in Sofia te sturen. Na enkele telefoons en handtekeningen is de zaak geregeld. Dr. Todorov zorgt ervoor dat de 800 liter bloed opnieuw aan boord geraken. Er is nog even consternatie als de verkeerscontrole laat weten dat de we geen diplomatische toelating hebben om naar Boekarest te vliegen. Er heerst verwarring alom. "Wacht niet langer, het weer is nu goed, ze hebben jullie nodig in Boekarest, jullie moeten nu vertrekken" zegt de luchthavenchef. Terwijl majoor-vlieger D. Van

avant nos amis marocains.

Il est 9h quand nous arrivons à l'aéroport de Burgas. Les pilotes se dirigent vers le service météorologique, le navigateur vers le planning de vol, les loadmaster-stewards et le flight engineer vers l'avion. A cause du grand froid, on ne parvient pas à démarrer le matériel servant de dégivrage. Des soldats bulgares et des civils l'effectuent donc à la main. Le commandant de l'aéroport demande le paiement comptant du carburant. Nous n'avons pas de cash sur nous et les cartes de crédit ne sont pas acceptées. Je parviens à le convaincre que ce sont des situations spéciales et lui demande d'envoyer la facture à l'ambassade belge à Sofia. Après quelques coups de téléphone et signatures, l'affaire est réglée. Le Dr. Todorov fait en sorte que les 800 litres de sang soient ramenés à bord. A notre grande consternation, le contrôle du trafic nous fait savoir que nous n'avons pas d'autorisation diplomatique pour voler vers Bucarest. La confusion règne partout. "N'attendez plus longtemps, le temps est bon maintenant, on a besoin de vous à Bucarest, vous devez partir maintenant" nous déclare le directeur de l'aéroport. Pendant que le major D. Van Rijckevorsel démarre les moteurs, nous recevons tout de même un numéro d'autorisation diplomatique valable.

Nous décollons à 10h30, le paysage survolé est enseveli sous une couche de neige. Après 25 minutes, nous voyons Bucarest-Otopeni en dessous de nous, les balises d'approches et l'éclairage des pistes est hors d'usage, la piste d'atterrissage est dégagée de neige sur une largeur de 20 mètres. L'atterrissement se déroule sans problème. Nous voyons des chars et des véhicules blindés patrouiller autour du terrain d'aviation. Deux bulldozers poussent ensemble la neige sur des gros tas pour dégager les espaces de parking.

Il est 11h lorsqu'un comité nous accueille aux pieds de la rampe d'escalier : le consul de Belgique, des représentants de la Croix-Rouge française et des hôpitaux de Bucarest. Notre passager roumain Popovic est en train de pleurer, cela fait 10 ans qu'il a fui son pays. Il n'y a pas de matériel disponible pour décharger les palettes, juste un tapis roulant provenant du secteur agricole. Les deux loadmasters, les sergents Cox et De Coninck aidés par quelques passagers et roumains enthousiastes commencent à décharger à la main, une besogne qui durera trois heures. De temps à autre, les Roumains prennent une pause pour être photographiés alors qu'ils forment le V de la victoire.

Une trentaine d'avions de la TAROM sont parqués sous une épaisse couche de neige, alors qu'atterrissent à cadence régulière des avions en provenance de l'étranger. Un C-130 d'Italie, deux C-130's américains en provenance d'Allemagne, un charter B-757 d'Angleterre, et deux petits jets de la Croix Rouge Internationale occupent



Rijckevorsel de motoren start krijgen we toch een nieuw diplomatiek toelatingsnummer. .

Om 10u30 stijgen we op, het landschap onderweg ligt bedolven onder een laag sneeuw. Na 25



minuten zien we Boekarest-Otopeni onder ons, de naderingslichten en de lichten van de landingsbaan zijn buiten werking, de landingsbaan is sneeuwvrij gemaakt over een breedte van 20 meter. De landing verloopt probleemloos. Aan de randen van het vliegveld zien we tanks en pantserwagens patrouilleren. Twee bulldozers duwen de sneeuw samen op grote hopen om parkeerruimte vrij te maken. Het is 11u als een comité ons aan de voet van de trap verwelkomt: de Belgische consul, vertegenwoordigers van het Franse Rode Kruis en van hospitalen in Boekarest. Onze Roemeense passagier Popovic staat te wenen, hij ontvuchtte zijn land tien jaar geleden. Er is geen materiaal beschikbaar om de paletten te lossen, wel een loopband uit de landbouwsector. De twee loadmasters sergeant Cox en De Coninck bijgestaan door enkele enthousiaste Roemenen en passagiers beginnen met de hand te lossen; een karwei dat drie uur zal duren. Af en toe nemen de Roemenen een pauze om gefotografeerd te worden terwijl ze het V-teken van de overwinning maken.

Ongeveer 30 TAROM vliegtuigen staan geparkeerd onder een dikke laag sneeuw, terwijl regelmatig buitenlandse vliegtuigen landen. Een C-130 uit Italië, twee Amerikaanse C-130's uit Duitsland, een charter B-757 uit Engeland, en twee kleine jets van het Internationale Rode Kruis bezetten met de Belgische B-727 en de Marokkaanse B-707 alle beschikbare parkeerplaatsen. Een jonge dame meldt zich aan als onze tolk. Ze vergezelt ons naar de luchthaven en stelt ons voor aan een jong officier in een splinternieuw blauw uniform met overdreven veel garnituur erop. Hij spreekt vol enthousiasme. Onze tolk vertaalt naar het Frans: "Hij zegt dat hij gelukkig is dat we gekomen zijn. Hij dankt u zeer. Hij is de nieuwe generaal van de Roemeense luchtvaart. Indien jullie problemen hebben moeten jullie naar hem komen". Hij ziet de verbazing op mijn gezicht en toont een pas waarop staat dat hij generaal is, de datum op de pas is die van gisteren. In de transitzone vragen vijf Belgen, drie journalisten en twee ambtenaren om mee te vliegen naar Meisbroek. De journalisten vertellen ons dat ze reeds vier dagen in Boekarest zijn, dat het hier gruwelijk is, vooral 's avonds en 's nachts wordt er nog veel geschoten. Via ONY bel ik kolonel Mandl thuis die na wat aandringen, in naam van de MLV toelating geeft. Ze ondertekenen alle vijf een verklaring dat ze op eigen verantwoordelijkheid meevegen.

In de grote vertrekhal van de luchthaven heerst er een enorme drukte. Overall staan of zitten zwaar



avec le B-727 beige et le B-707 marocain toutes les places de parking disponibles. Une jeune dame se présente à nous comme notre interprète. Elle nous accompagne à l'aéroport et nous présente à un jeune officier en uniforme bleu tout neuf flanqué d'insignes flamboyants. Il parle avec beaucoup de verve. Notre traductrice traduit en français : "Il dit qu'il est content que vous soyez arrivés. Il vous remercie bien fort. Il est le nouveau général de l'aviation roumaine. Si vous rencontrez des problèmes, vous n'avez qu'à venir à lui". Il lit l'étonnement sur mon visage et me présente un passeport sur lequel il est mentionné qu'il est général, la date sur le passeport est celle d'hier. Dans la zone de transit, cinq Belges, trois journalistes et deux fonctionnaires, demandent de pouvoir voler avec nous jusqu'à Meisbroek. Les journalistes nous racontent qu'ils sont déjà à Bucarest depuis quatre jours, que c'est atroce ici, et que l'on y tire encore beaucoup, surtout au soir et la nuit. Via ONY, j'appelle le colonel Mandl à la maison, qui, après réflexion, donne l'autorisation au nom du MDN. Les journalistes signent tous les cinq une déclaration comme quoi ils nous accompagnent en vol sous leur propre responsabilité.

Dans le grand hall de départ de l'aéroport, règne une énorme agitation. Partout, assis ou debout, nous voyons des soldats lourdement armés, la plupart de jeunes miliciens de 18 ans. Des équipes TV étrangères sont prêtes à partir à la première occasion. Sur un banc, un vieil homme en état choc est allongé, il fait partie d'une commission européenne qui organise ici l'aide non-médicale. Quatre télévisions accrochées au plafond montrent en continu des vidéos de la victoire du peuple et de l'armée à Timisoara et Bucarest; ce sont des images terribles. Je me demande à quoi cela peut servir? Il n'y a qu'un seul menu au restaurant : soupe, poulet, riz et café (à nouveau sans lait). Officiellement, il n'est pas permis de payer en dollar, mais "sous la table" bien.

Il est 15h quand nous sommes prêts à partir. Via ONY, nous demandons à Meisbroek de prévenir nos familles que nous fêterons sûrement la Saint-Sylvestre à la maison. Les organisateurs de PSF et de l'hôpital d'Erasmus sont extrêmement contents. Le matériel d'assistance médicale, d'une valeur de 65 millions de francs, est en bonnes mains et sera réparti demain entre les quatre hôpitaux de Bucarest. On prend encore quelques photos de groupe en compagnie de soldats roumains, qui montrent fièrement le nouveau drapeau roumain.



bewapende soldaten, meestal jonge achttienjarige dienstplichtigen. Buitenlandse TV ploegen staan klaar om bij de eerste gelegenheid te vertrekken. Op een bank ligt een oudere man in shocktoestand, hij maakt deel uit van een Europese kommissie die hier de niet-medische hulp organiseert. Er hangen vier televisietoestellen die non-stop video beelden tonen van de overwinning van het volk en het leger in Timisoara en Boekarest, het zijn vreselijke beelden. Ik vraag mij af waarvoor dat goed is? In het restaurant is één menu te verkrijgen: soep, kip, rijst en koffie (alweer zonder melk). Betalen in dollar kan officieel niet, maar onder de tafel wel.

Het is 15u als we klaar zijn om te vertrekken. Via ONY vragen we Meisbroek onze families te verwittigen dat we oudejaarsavond zeker thuis zullen vieren. De organisatoren van PZG en het Erasmus Ziekenhuis zijn uiterst tevreden. De medische hulpgoederen ter waarde van 65 miljoen frank zijn in goede handen en worden morgen verdeeld over vier hospitalen in Boekarest. Er worden nog enkele groepsfoto's genomen met Roemeense soldaten die fier de nieuwe Roemeense vlag tonen.

Om 15u30 stijgen we op. De twee dames in het Erasmus gezelschap laten onze twee loadmaster-stewards rusten en verzorgen de bemanning en passagiers met spijs en drank. Na een goed uur vlucht kondigt commandant Secret "une superbe vue" aan: de zonsondergang boven de toppen van de Alpen die uitsteken boven het wolkentapijt..

Het is slecht weer als we rond 18u landen in Meisbroek. De Erasmusploeg wordt met bloemen verwelkomd terwijl een RTBF TV-ploeg beelden neemt voor het avondjournaal. Na een afscheidsdrink in de bar van de militaire luchthaven trekt iedereen huiswaarts om het oude en het nieuwe jaar te vieren.

Op de BRT televisie presenteert Jessie Decaluwe het programma "Drie uur Roemenië". Er wordt 50 miljoen frank verzameld, waarvan de helft geschonken wordt door de Vlaamse overheid. SOS Roemenië zal verder gezet worden in het nieuwe jaar.

Januari 1990

Er worden nog vijf vluchten uitgevoerd. Op 2 januari vertrekt een C-130 met groot vertoon uit Luik in het kader van de RTBF actie RADIOTON met medewerking van minister Coëme. Kolonel De Brouwer en zijn bemanning brengen 15 ton hulp en 25 passagiers naar Boekarest. De derde opdracht voor AZG met 17 ton hulpgooder en 15 passagiers naar Timisoara en Sibiu wordt uitgevoerd op 5 januari door kolonel-vlieger K. Vervoort en zijn bemanning.

Op 10 januari vliegt een HS-748 voor rekening van het MBZ naar Boekarest met de adoptieouders van negen Roemeense kinderen. Door de gebeurtenissen werden de procedures bespoedigd en kunnen de kinderen opgehaald worden. Op de terugweg zijn de boordcommandant majoor Dufour en zijn bemanning zeer ontroerd bij het zien van al de vreugde.

Nous décollons à 15h30. Les deux dames de l'équipe d'Erasme laissent nos deux loadmaster-stewards se reposer et s'occupent des mets et boissons pour l'équipage et les passagers. Après une bonne heure de vol, le commandant Secret nous annonce "une superbe vue": le coucher de soleil au-dessus des sommets des Alpes qui dominent le tapis de nuage.

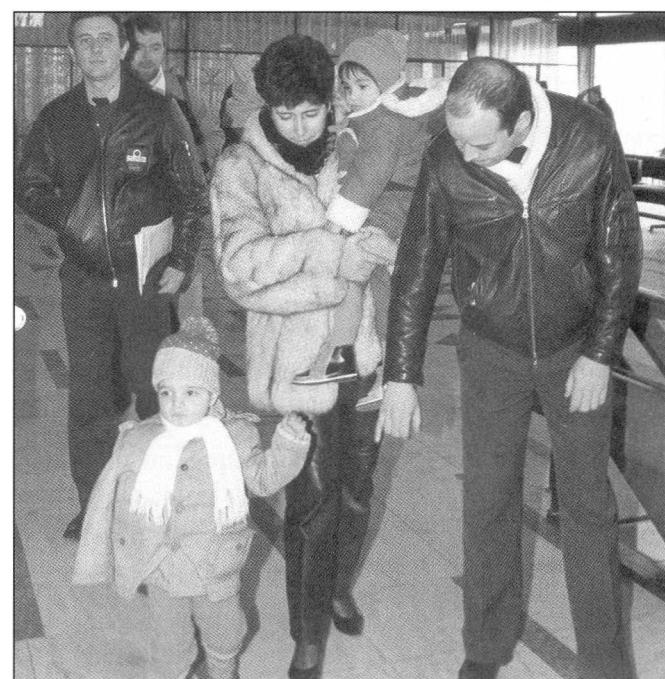
Il fait un temps exécrable quand nous atterrison à Meisbroek vers 18h. L'équipe d'Erasme est accueillie avec des fleurs pendant que une équipe de la RTBF TV prend des images pour le journal de la soirée. Après un dernier verre d'adieu au bar de l'aérogare militaire, chacun rentre à la maison pour fêter l'ancienne et la nouvelle année.

A la télévision, à la BRT, Jessie Decaluwe présente le programme "Trois heures en Roumanie". 50 millions de francs sont récoltés, dont la moitié est offerte par les autorités flamandes. SOS Roumanie pourra continuer en cette nouvelle année.

Janvier 1990

Il y aura encore cinq vols. Le 2 janvier, un C-130 décolle avec ostentation de Liège dans le cadre de l'action de la RTBF appelée RADIOTON, avec le concours du ministre Coëme. Le colonel De Brouwer et son équipage apporte 15 tonnes d'assistance et 25 passagers à Bucarest. La troisième mission de MSF, avec 17 tonnes de matériel d'assistance et 15 passagers, est exécutée le 5 janvier par le colonel K. Vervoort et son équipage sur Timisoara et Sibiu.

Le 10 janvier, un HS-748 décolle pour le compte du MAE pour Bucarest avec les parents d'adoption de neuf orphelins roumains. Vu les événements, les procédures ont été accélérées et on peut aller chercher les enfants. Sur le chemin du retour, le commandant de bord, le major Dufour et son équipage sont très émus à la vue de toute cette joie à bord. Les mamans d'adoption passent de nouveaux vêtements





aan boord. De kinderen worden door de adoptiemoeders in nieuwe pakjes gestoken en krijgen nooit gezien speelgoed. 's Avonds staat een horde familieleden en journalisten de negen kinderen en hun nieuwe ouders op te wachten in Meisbroek.

Op 12 januari wordt een C-130 ingezet voor de actie "Roemeense Hospitalen" en het Ministerie van Sociale Zaken. Kaptein-vlieger Coullaie en zijn bemanning brengen 9 ton medisch materiaal en 10 passagiers naar Timisoara en Cluj. Op de terugvlucht brengen zij een zwaargewonde mee om in het Erasmus Ziekenhuis te behandelen.

Een HS-748 brengt tenslotte een parlementaire delegatie van 19 personen onder leiding van kamer voorzitter Charles-Ferdinand Nothomb naar Boekarest en Cluj. Commandant-vlieger J. Vancoillie is bord-commandant voor deze zending die duurt van 21 tot 23 januari. De parlementaire delegatie wordt ontvangen door de nieuwe sterke man Ion Iliescu en ontmoet vertegenwoordigers van de 13 politieke partijtjes die inmiddels zijn opgericht.

Enkele slotbeschouwingen

Het enthousiasme van alle betrokkenen, het persoonlijk initiatief van enkelen, maar in het bijzonder de inzet van de bemanningen van de 15 Wing, maakten het mogelijk dat in de kerst-nieuwjaarsperiode 10 vluchten werden uitgevoerd en 105 ton hulpgoederen naar Roemenië overgebracht werden.

Het snelle organiseren en coördineren van deze humanitaire vluchten was enkel mogelijk dankzij de inzet en de volharding van alle betrokkenen. De snelle uitvoering van de operaties was echter niet mogelijk geweest zonder de grote soepelheid en het begrip die door de hogere militaire autoriteiten in die hectische periode werden getoond tegenover diegenen die voor de uitvoering moesten zorgen.

¹ Tasking Message : is het order dat alle gegevens bevat die nodig zijn om een opdracht te kunnen uitvoeren.

aux enfants et ils reçoivent des jouets qu'ils n'ont encore jamais vus. Le soir, c'est une horde de membres de familles et de journalistes qui attendent à Melsbroek les 9 enfants et leurs nouveaux parents.

Le 12 janvier, un C-130 est mis en revue pour l'action "Hôpitaux Roumains" et le Ministère des Affaires Sociales. Le capitaine A. Coullaie et son équipage apportent 9 tonnes de matériel médical et 10 passagers à Timisoara et à Cluj. Lors du vol de retour, ils emmènent avec eux un blessé grave qui doit être traité à l'hôpital Erasme.

Un HS-748 emmène finalement à Bucarest et Cluj une délégation parlementaire de 19 personnes sous la conduite du président de la Chambre Charles-Ferdinand Nothomb. Le commandant J. Vancoillie est le commandant de bord de cette mission qui s'étend du 21 au 23 janvier. La délégation parlementaire est reçue par le nouvel homme fort Ion Iliescu et rencontrera les représentants de 13 partis politiques, créés entre-temps.

Quelques considérations finales

L'enthousiasme de toutes les personnes concernées, l'initiative personnelle de certains, mais plus particulièrement l'ardeur des équipages du 15 Wing, ont fait qu'il a été possible d'exécuter 10 vols et de transporter 105 tonnes de matériel d'assistance en Roumanie durant la période de Noël-Nouvel An.

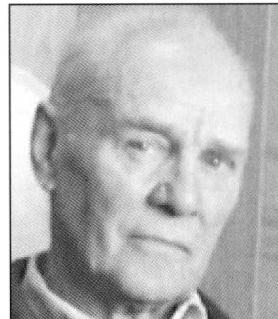
C'est uniquement grâce à l'ardeur et la persévérance de toutes les personnes concernées, que l'organisation et la coordination rapides de ces vols humanitaires est devenu possible.

L'exécution rapide des opérations n'aurait vraiment jamais été possible sans la grande souplesse et la compréhension dont les plus hautes autorités militaires ont fait preuve pendant cette période agitée envers ceux qui devaient se charger de leur réalisation.

¹ Tasking Message : est l'ordre qui contient toutes les données nécessaires à la réalisation d'une mission.



DAKOTA sprak met

**Brigade-General Vlieger b.d.
Albert Laforce****Commandant van de
15 Wing
1964 tot 1968**

DAKOTA s'est entretenu avec

**Général de Brigade Aviateur
Albert Laforce****Commandant du 15 Wing
de 1964 à 1968***Traduction par Léon Haderman*

U bent piloot geworden in de "Royal Air Force" (RAF). Hoe kwam dat? Wat heeft u daartoe aangezet?

Mijn vader werkte op de schepen van de lijn Oostende-Dover. Zoals in de eerste wereldoorlog, vertrokken ook in mei 1940 alle schepen met personeel en families naar Engeland. Ik woonde met mijn ouders in Chelsea en maakte dus de "Battle of Britain" en de "Blitz of London" van dichtbij mee en had mij aangesloten bij de "rescue teams". Zonder dat mijn ouders het wisten vulde ik een formulier in om de RAF te vervoege[n]. Maar dat ging niet zo maar ... ik moest een attest halen op de Belgische ambassade. Daar deelde men mij mee dat ik pas de RAF kon vervoege[n] nadat ik eerst deel had uitgemaakt van het Belgisch leger in vorming in het zuiden van Engeland. Omdat ik aan de rekruteringsofficier zei dat ik als vijftienjarige jongen telegrambesteller was geweest in Oostende, werd ik ingelijfd bij de Belgische transmissietroepen. Als soldaat vroeg ik onmiddellijk mijn overgang naar de RAF. Via een Belgisch reclutings- en selectiedepot kwam ik in 1942 uiteindelijk bij de RAF terecht. In een interview vroeg een "air commodore" waarom ik piloot wilde worden. Ik antwoordde dat ik de blitz op Londen had meegemaakt en nooit meer aan de "receiving end" wilde staan, maar dat ik zelf de bommen wilde gooien. De man was zo onder de indruk dat ik naar het magazijn mocht om mijn Belgische kaki kledij te wisselen voor het "RAF blue". Van januari tot augustus 1943 volgde ik de pilotenopleiding in Canada.

Wat deed u toen u, na het voltooien van uw opleiding in Canada, terug in Engeland kwam?

Terug in Engeland volgde ik eerst een conversie op Spitfire en daarna op Typhoon en werd een van de tien Belgen van het 609 RAF squadron gestationeerd in Wunstorf (Duitsland). Tegen het einde van de oorlog, werd ik samen met nog andere Belgische piloten uit

Vous êtes devenu pilote à la "Royal Air Force" (RAF). Comment cela se fait-il? Quels sont les éléments qui vous ont incités à suivre cette voie?

Mon père travaillait sur les bateaux de la ligne Oostende-Douvre. En mai 1940, comme en 1914, les bateaux partaient avec le personnel et les familles vers l'Angleterre. J'habitais à Chelsea avec mes parents et j'ai vécu la Bataille d'Angleterre et le Blitz de Londres de près, car je faisais partie des "rescue teams". J'ai rempli le formulaire de la RAF en cachette de mes parents. Mais ce n'était pas si simple... Je devais obtenir une attestation de l'ambassade beige. C'est là que l'on me signifia que je ne pouvais rejoindre la RAF après avoir fait partie de l'armée beige en formation au sud de l'Angleterre. Je fus enrôlé dans les troupes de transmission parce que j'avais dit à un officier de recrutement que j'étais courrier de télégramme à Ostende quand j'avais quinze ans. Devenu soldat, je demandai immédiatement mon transfert à la RAF. En 1942 je rejoignis enfin la RAF via un dépôt de recrutement et sélection beige. Lors de l'interview, un "air commodore" me demanda pourquoi je voulais devenir pilote. Je lui répondis que j'avais vécu le Blitz à Londres, que je ne voulais plus jamais me retrouver au "receiving end", mais que je voulais larguer les bombes moi-même. Il fut si impressionné qu'il m'envoya au magasin troquer mon uniforme kaki beige pour un "RAF blue". J'ai suivi la formation pilote de janvier à août 1943 au Canada.

Qu'avez-vous fait, une fois revenu en Angleterre votre formation au Canada terminée?

De retour en Angleterre, j'ai suivi l'entraînement de conversion sur Spitfire et ensuite sur Typhoon. J'étais un des dix Belges de la 609 escadrille de la RAF à Wunstorf (Allemagne). Vers la fin de la guerre je fus dirigé, avec d'autres pilotes belges de différentes escadrilles RAF, vers les "Belgian Spitfire Squadrons" et plus précisément vers les 349 et 350. En 1945, les deux escadrilles belges furent rattachées à la section



verschillende RAF smaldeelen, naar de "Belgian Spitfire Squadrons" gestuurd, namelijk 349 en 350. In 1945 gingen die twee Belgische smaldeelen deel uit maken van een RAF wing gestationeerd in Fassberg, nog wat dieper in Duitsland. In oktober 1946 kregen de Belgische piloten ontslag uit de RAF en werd de Belgische Luchtmacht opgericht. De twee smaldeelen vertrokken uiteindelijk naar België, en ik landde met een van de 24 Spitfires op het vliegveld van Evere. Na de ontvangstceremonie vlogen we naar Bevekom, onze nieuwe thuisbasis.

Eenmaal terug in België, hoe verliepen die eerste jaren bij de Belgische Luchtmacht voor u?

Het was een moeilijke maar zeer interessante periode natuurlijk. In 1946 en 1947, werd er weinig gevlogen bij gebrek aan zowat alles en zeer strenge winters. We kregen technische hulp van de Engelsen en schakelden over van Spitfire IX naar XIV. Ik was een van de drie officieren die, na vier uur training, een tweemotorig Oxford vliegtuig toegewezen kreeg om naar Engelse depots te vliegen en daar de Spitfires XIV uit te kiezen: dat waren mooie opdrachten!

Ondertussen werden in Brustem de eerste promoties piloten gevormd. Van 1948 tot 1951 was ik belast met de organisatie van de operationele conversie van die piloten op Spitfire XIV in Koksijde. Daarna werd ik terug naar Bevekom gestuurd en werd "flight commander" op Meteor. In 1954, ik was ondertussen kapitein geworden, werd ik naar de Staf Operaties gestuurd te Evere. Toen bij een medisch onderzoek bleek dat ik een bril moest dragen mocht ik niet langer op Meteor vliegen en moest ik overschakelen op transportvliegtuigen. Zo kom ik, het moet eind 1954 of begin 1955 geweest zijn, terecht in de "transport conversion unit" (TCU) in Meisbroek. Daar volg ik cursus met veel piloten die ik gedurende de Spitfire training in Koksijde niet geschikt had bevonden voor de jacht. De Luchtmacht had ondertussen de eerste 20 C-119's ontvangen en er waren veertig piloten nodig om die toestellen te besturen.

Welke was uw ervaring in de luchtmacht, alvorens U in augustus 1964 het bevel van de 15 Wing overnam van Kol VI A. Binon?

Nadat ik geslaagd was in de TCU C-119 werd ik operatie officier in het 20ste smaldeel tot ongeveer begin 1957. Toen werd ik als kandidaat-majoor teruggeroepen naar de Staf te Evere, terwijl ik verder bleef vliegen op C-119. In die tijd moest een piloot, volgens de wet, een examenvlucht doen op een jachtvliegtuig. Waarschijnlijk werd de wet veranderd door mijn geval, en kon ik mijn examenvlucht uitvoeren op C-119. Als majoor werd ik verantwoordelijk voor de militaire radars en de "radar filter room" onder het stafgebouw in Evere. De radarbeelden van de nieuwe radars in Glaaien, Semmerzake en Senonchamps, werden gefilterd en geplot zoals in 1940 in Engeland. We hadden toen al vrouwen in de luchtmacht, onze "plotsters".

RAF stationnée à Fassberg, plus au centre de l'Allemagne. En 1946, les pilotes belges furent licenciés de la RAF et l'aviation militaire beige fut créée. Les deux escadrilles partirent enfin pour la Belgique et j'atterris, parmi les 24 Spitfires, à Evere. Après la cérémonie d'accueil, nous volâmes vers Beauvechain, qui devint notre base.

Une fois revenu en Belgique, comment se déroulèrent pour vous les premières années à la Force aérienne beige?

Ce fut une période difficile mais très intéressante. En 1946 et 1947 nous volâmes peu en 1946 et 1947, ceci étant donné le peu de ressources et les hivers rigoureux. Les Anglais nous procurèrent une assistance technique et nous passâmes du Spitfire IX au XIV. J'étais un des trois officiers qui, après quatre heures d'entraînement, se virent attribué un bimoteur Oxford pour aller choisir, aux dépôts anglais, les Spitfires XIV pour notre force aérienne. Une belle mission! Entre-temps on formait les premières promotions de pilotes à Brustem. De 1948 à 1951, à Koksijde, je fus chargé de l'organisation des conversions opérationnelles de ces pilotes sur Spitfire XIV. Après quoi je fus renvoyé à Beauvechain pour devenir "flight commander" sur Meteor. En 1954 - entre-temps devenu capitaine - je fus assigné aux Staff Operations à Evere. Un examen médical révéla que je devais porter des lunettes et que je ne pouvais donc plus voler sur Meteor. Je passai donc aux avions de transport. Et c'est ainsi que je me retrouvais, fin 1954 ou début 1955, au "transport conversion unit" (TCU) à Meisbroek. Je suivis des cours avec plusieurs pilotes que j'avais connus à Koksijde durant leur entraînement sur Spitfire et qui n'avaient pas été jugés aptes au vol en avion de chasse. Entre-temps, la force aérienne avait reçu ses 20 premiers C-119 et avait besoin de quarante pilotes pour ces avions.

Quelle était votre expérience à la force aérienne avant de reprendre le commandement du 15ème Wing du Colonel VI A. Binon en 1964?

Après avoir réussi mon TCU C-119, je fus désigné comme officier des opérations dans la 20ème escadrille jusqu'en 1957. C'est à ce moment-là que je fus rappelé comme candidat-major à l'état-major d'Evere. Je continuai cependant à voler sur C-119. En ce temps-là, la loi prévoyait qu'un pilote devait passer ses examens sur avion de chasse. La loi a probablement changé suite à mon cas et j'ai pu passer mon examen sur C-119. En tant que major, j'étais responsable des radars militaires et de la "radar filter room" située sous le bâtiment du staff à Evere. Les images radar provenant des nouveaux radars à Glons, Semmerzake et Senonchamps, étaient filtrées et plotés comme en 1940 en Angleterre. Nous avions déjà des femmes à la force aérienne, nos "plotuses". En 1958, ce fut le déménagement d'Evere vers le nouveau bunker de Glons. Nous étions alors en pleine



In 1958 werd alles overgeplaatst van Evere naar Glaaien waar de nieuwe bunker in gebruik genomen werd. We zaten toen in de "zeer koude oorlog" en diep onder de grond. Alles wat met radar te maken had was 24 op 24 uur bemand het ganse jaar door. We waren met vier majoors om de zaak te leiden. Gelukkig kon ik als boordcommandant op C-119 blijven vliegen. Een zending naar Kamina duurde een week, en bij terugkomst had ik 50 vluchturen! Nog hetzelfde jaar, volgde ik majoor vlieger Thonon op als bevelhebber van het 20ste Smaldeel van de 15 Wing, ik zou er blijven tot 1968. In 1959 werd ik als luitenant-kolonel commandant van wat men nu de vlieggroep noemt, en in 1964 werd ik kolonel en commandant van de wing tot ik in 1968 het bevel doorgaf aan kolonel vlieger stafbrevethouder R. Terryn. Ik was dus tien jaar onafgebroken in de 15 Wing, ik denk dat dat een unicum is voor een hoger officier.

Hoe evolueerden vliegtuigen park, personeel en opdrachten in die tijdspanne van tien jaar?

Het vliegtuigenpark evolueerde in die periode bijna niet maar was zeer uitgebreid: 40 C-119, 12 Pembroke, 12 DC-3, 4 DC-6 en 2 DC-4 toestellen. Het aantal vliegend personeel bedroeg 400 à 450!

Het onderhoud van de vloot stelde grote problemen, er bestond nog geen informatica. Er was een enorme stock wisselstukken nodig om de vloot operationeel te houden, en die was meestal niet vorhanden. Men mag stellen dat er meestal 50% van de vliegtuigen operationeel was. De groep onderhoud telde rond de 800 man op een totaal van 1500 in de wing.

De opdrachten waren, zoals ook nu nog, meestal in steun van de gevechtseenheden: de para-commando's, gevechtsmisdelen en NIKE smaldelen. Er waren 12 gevechtsmisdelen in de luchtmacht die allemaal eenmaal per jaar een schietperiode hadden van 14 dagen, eerst op Sylt en later op Corsica. Elke ontplooiing en herontplooiing vereiste 5 C-119 en 1 DC-6, met tussendoor nog enkele bevoorradingvluchten. Onze zeven NIKE smaldelen hadden hun jaarlijkse schietperiode in de VSA. Met DC-6 werden personeel en de missiles vervoerd. Foto-opdrachten en zendingen met weinig passagiers over korte afstand werden uitgevoerd met Pembroke en DC-3. Koninklijke reizen werden uitgevoerd met DC-6, o.a. naar Latijns-Amerika en Indië.

Typisch voor de koude oorlog periode waren de jaarlijkse oefeningen op de flanken van het NAVO gebied, in Noorwegen, Denemarken, Italië, Griekenland en Turkije. De Belgische deelname bestond meestal uit een bataljon para's en een smaldeel gevechtsvliegtuigen. De ontplooiing met C-119 en DC-6 duurde twee weken. Om met een volgeladen C-119 tot in Dyarbakir in het Oosten van Turkije te geraken waren vier tussenlandingen nodig, een heen en terugvlucht duurde vier dagen! We maakten gebruik van een "staging airfield" in Brindisi, waar een technisch detachement werd ontplaatst voor de duur van de oefening.

guerre froide et enfouis sous le sol. Tout ce qui concernait les radars fonctionnait 24 heures sur 24 toute l'année durant. Nous étions quatre majors pour diriger le centre. Heureusement je pouvais, en tant que commandant, continuer à voler en C-119. Un vol sur Kamina durait une semaine et, au retour, j'avais cinquante heures de vol! Cette même année, je succédais au major aviateur Thonon comme commandant de la 20 escadrille du 15 Wing. Je devais y rester jusqu'en 1968. En 1959 je devins, en tant que lieutenant-colonel, commandant de ce que l'on appelle aujourd'hui le groupe de vol, et en 1964 je fus nommé colonel et désigné commandant du wing. En 1968, je passai le commandement du 15 wing au colonel aviateur breveté d'état-major R. Terryn. Je suis donc resté dix ans d'affilé au 15 Wing, ce qui je crois, est unique pour un officier supérieur.

Comment évoluèrent la flotte, le personnel et les missions durant ces dix années?

Bien que le nombre d'avions n'ait presque pas augmenté, nous disposions de plusieurs types: 40 C-119, 12 Pembroke, 12 DC-3, 4 DC-6 et 2 DC-4. Le personnel naviguant se chiffrait entre 400 et 450 personnes ! L'entretien des avions posait de gros problèmes et l'informatique n'existant pas encore. Nous avions besoin d'un important stock de pièces de rechange pour garder la flotte opérationnelle et ces pièces n'étaient pas souvent disponibles. Disons que la pluspart du temps seuls 50 % des avions étaient opérationnels. Le groupe d'entretien comptait 800 hommes sur un total de 1500 au wing.

Le plus souvent, et comme actuellement encore, nos missions concernaient le support des unités de combat: les para-commandos, les escadrilles de combat et les escadrilles NIKE. La force aérienne disposait de 12 escadrilles de combat qui effectuaient toutes une fois par an une période d'exercice de tir de 15 jours, d'abord à Sylt ensuite en Corse. Chaque déploiement et redéploiement exigeait 5 C-119 et 1 DC-6, et entre-temps quelques vols d'approvisionnement. Nos sept escadrilles NIKE effectuaient leur entraînement annuel de tir aux USA. Nous transportions le personnel et les missiles en DC-6. Les missions photographiques ainsi que le transport d'un nombre restreint de passagers sur une courte distance s'effectuaient en Pembroke et en DC-3. Les voyages royaux étaient assurés en DC-6, e.a. vers l'Amérique Latine et l'Inde.

Des exercices annuels sur les flancs du territoire de l'OTAN, en Norvège, au Danemark, en Italie, en Grèce et en Turquie étaient typique en ces temps de guerre froide. En général, la Belgique y participait avec un bataillon de paras et une escadrille d'avions de combat. Le déploiement en C-119 et DC-6 durait deux semaines. Pour atteindre Dyarbakir (Est-Turquie) avec un C-119 chargé au maximum, il fallait quatre escales et le vol aller-retour durait quatre jours! Nous utilisions un "staging airfield" à Brindisi, ou un détachement technique avait été déployé pour la durée des exercices.



Verder deden we soms speciale zendingen zoals de aflossing van het personeel dat het Belgisch onderzoekstation op de Zuidpool bemande. Dat gebeurde met DC-6 naar Zuid-Afrika. Ik herinner mij nog altijd dat we daar landden en pinguïns over de tarmac zagen wandelen!..

Hoe was het in uw periode gesteld met de infrastructuur? Was er toen al een militaire luchthaven?

Gelukkig waren er de twee groteloodsen Herpain en Fromson, die door de Duitsers gebouwd werden. Maar er waren toch enkele ernstige problemen op het gebied van infrastructuur. Bij gebrek aan plaats in Groenveld, lagen sommige opslagplaatsen van de 15de Wing aan de andere kant van het vliegveld. Waar nu het gebouw van de politie staat stonden twee houten barakken, een voor de para's en een voor "P & F" (passagers et fret). Daar "P & F" steeds belangrijker werd, besloot ik, na een grondige studie en akkoord van de Staf, het Batavia gebouw, dat sedert 1958 gehuurd werd van de Régie van de Luchtwegen, om te vormen tot een militaire luchthavengebouw met een structuur nodig voor de goede werking van een "air terminal". De Wing Tele werd overgeplaatst naar Evere; het 40ste Smaldeel en het smaldeel uitrusting moesten het gebouw verlaten en hun intrek nemen in de twee houten barakken. "P & F" en de para's vestigden zich in het vernieuwd Batavia gebouw. In 1966 werd de militaire luchthaven plechtig geopend door de stafchef van de luchtmacht.

Het jaar 1964 was voor het pas onafhankelijke Congo een bijzonder chaotisch en bloedig jaar. Welke gevolgen had deze ganse situatie op de werking van de 15 Wing?

Er was reeds een zeer woelige periode geweest in 1960, waarin de 15 Wing en SABENA een zeer grote rol speelden. Maar sedertdien voerde de 15 Wing praktisch geen vluchten meer uit naar Congo. Ook bij de gebeurtenissen in Stanleystad in 1964 speelde de 15 Wing geen rol: onze para's werden gedropt door Amerikaanse C-130's.

Anders werd het toen in mei 1964 beslist werd dat België de jonge republiek Congo zou helpen bij het oprichten van een "Force Aérienne Tactique" (la FATAc). Op dat ogenblik was ik nog commandant van de vlieggroep 15 Wing. We hebben ons toen fel moeten inzetten om de FATAc in Kamina (plaats die we goed kenden) en niet in het Leopoldstad op te richten! Wel werd er een bemanning DC-4 naar Leopoldstad

Enfin, nous assurions également d'autres missions telles la relève du personnel de la station de recherche beige au Pôle Sud. Cela se faisait en DC-6 par l'Afrique du Sud. Je me rappelle encore toujours qu'à l'atterrisage on voyait des pingouins se promener sur le tarmac!

Comment était l'infrastructure à cette période? Il y avait-il déjà un aéroport militaire?

Il Y avait heureusement deux grands hangars, le Herpain et le Fromson, qui avaient été construits par les Allemands, il y avait quand même de graves problèmes au niveau infrastructure. Faute de place à Groenveld, certains dépôts du 15 Wing étaient situés à l'autre bout du terrain d'aviation. Là où se trouve actuellement le bâtiment de la police, il y avait deux baraques en bois, une pour les paras et une pour le "P & F" (Passagers et Fret). Le "P & F" devenant de plus en plus important, il fut décidé, après une étude approfondie et avec l'accord du Staf, de transformer le bâtiment Batavia (loué depuis 1958 par la Régie des Voies Aériennes) en un aéroport militaire ayant la structure nécessaire au bon fonctionnement d'un "air terminal". Le Wing

Tele fut transféré à Evere, la 40ème Escadrille et l'équipement quittèrent le bâtiment pour les deux baraques en bois. "P & F" et les paras s'établirent dans le bâtiment Batavia rénové. L'aéroport militaire fut inauguré officiellement par le chef d'état-major de la force aérienne 1966.

L'année 1964 a été pour le Congo nouvellement indépendant une année particulièrement chaotique et sanglante. Quelles ont été les répercussions de cette situation pour le fonctionnement du 15 Wing?

Il Y eut une période très mouvementée en 1960, durant laquelle le 15ème Wing et la Sabena avaient joué un très grand rôle. Mais depuis lors, le 15 Wing n'opérait presque plus de vols vers le Congo. De même le 15 Wing ne prit pas part aux événements de Stanleyville en 1964, nos paras étant dropés par des C-130 américains.

Tout changea en 1964, quand on décida que la Belgique assisterait la jeune République du Congo dans la création d'une "Force Aérienne Tactique" (la FATAc). A ce moment-là, j'étais encore commandant du groupe de vol du 15 Wing. Nous avons dû sérieusement insister pour établir la FATAc à Kamina (que nous connaissons bien) et non à Léopoldville! Seul un équipage DC-4 fut envoyé à Léopoldville pour un avion que le





gestuurd om een vliegtuig te bemannen dat Congo van ergens gekregen had. Léon Haderman was boordcommandant van dat toestel en stond rechtstreeks onder Mobutu, stafchef van het ANC.

De VSA zou een tiental DC-3 vliegtuigen geven op voorwaarde dat ze door Belgische bemanningen gevlogen werden. De 15 Wing moest een technisch detachement en zeven DC-3 bemanningen sturen, het personeel zou om de drie maanden omgewisseld worden. Een bemanning zou bestaan uit een piloot, een navigator die tevens als tweede piloot zou fungeren, een boordradio en een boordmecanicien. Ik moest onmiddellijk een conversie DC-3 van 10 uren organiseren voor C-119 piloten. Geen enkele Belgische autoriteit kon ons zeggen wat de opdracht van onze bemanningen zou zijn. In elk geval, in juni 1964 kwam ons personeel met DC-6 aan op de basis van Kamina, kortweg BAKA genoemd. We vonden de basis, die we in 1960 hadden verlaten, terug in de meest erbarmelijke omstandigheden. BAKA kende drie bevelhebbers (o.a. Alain Blume) die allen uit de jacht kwamen, want de FATAC had ook nog enkele gevechtsvliegtuigen en lichte bommenwerpers gekregen van de VSA; deze toestellen werden bestuurd door huurlingen waarvan de meesten uit Cuba kwamen. Het boterde niet erg goed tussen de commandant BAKA en de Belgische verbindingsofficier in Leopoldstad. Ook ik, ondertussen bevelhebber van de 15 Wing geworden, had mijn verantwoordelijkheid tegenover mijn personeel in Kamina. BAKA werd wekelijks met DC-6 bevoorraad vanuit Meisbroek, in de eerste maanden zelfs met voedsel. Het dient gezegd dat het FATAC avontuur een nefaste invloed had op de werking van de 15 Wing in Melsbroek: tekort aan technici en aan piloten met de nodige ervaring. In 1967 kwam er, tot mijn grote tevredenheid, een einde aan de Belgische steun aan de FATAC. De situatie in gans Congo was onveilig en verwarrend met opstanden waar rebellen, huurlingen en het ANC elkaar bevochten. Daarenboven deden onze bemanningen alles behalve militaire opdrachten, ze deden meer dienst als vliegende "shopping bazar" naar allerlei verwaarloosde of geïmproviseerde landingstrips. Het werd ook in Kamina echt gevaarlijk. De laatste bemanning DC-3 had zelfs de tijd niet om hun vliegtuig startklaar te maken toen opstandelingen het vliegveld naderden, zij verliet Kamina met de trein!

Werden er in uw periode in de 15 Wing (1958-1968) ook humanitaire opdrachten uitgevoerd?

Zoals ik reeds zei, na de onafhankelijkheid van Congo werkte de 15de Wing samen met SABENA in juli 1960 om de

Congo avait reçu d'on ne sait où. Léon Haderman fut le commandant de bord, recevant ses ordres directement de Mobutu, qui était le chef d'état-major de l'ANC.

Les USA étaient prêts à donner une dizaine de DC-3 à condition que ceux-ci soient opérés par des équipages belges. Le 15 Wing avait envoyé un détachement technique et des équipages pour sept DC-3. Le personnel serait relevé tous les trois mois. Un équipage consisterait en un pilote, un navigateur qui fonctionnerait également en tant que second pilote, un radio et un mécanicien de bord. Je devais immédiatement organiser une conversion DC-3 de 10 heures pour les pilotes de C-119. Aucune autorité beige ne pouvait nous dire quelle serait la mission de nos équipages. Toujours est-il que notre personnel arriva en juin 1964 en DC-6 à la base de Kamina, plus communément appelée BAKA. Nous avons retrouvé la base que nous avions quitté en 1960 dans un état de désolation. BAKA a connu trois commandants (e.a. Alain Blume) qui venaient tous de l'aviation de chasse car le FATAc avait également reçu quelques avions de chasse et des bombardiers légers des USA. Ces avions ont été pilotés par des mercenaires venus pour la plupart de Cuba. Le commandant de BAKA et l'officier de liaison beige à Léopoldville ne s'entendaient pas bien. Devenu entre-temps commandant du 15 Wing, j'avais moi-même des responsabilités envers mon personnel à Kamina. Chaque semaine, BAKA était ravitaillée par des DC-6 en provenance de Meisbroek. Durant les premiers mois on y apportait même des vivres. Cependant, il faut bien dire que l'aventure FATAc eut une influence néfaste sur le fonctionnement du 15 Wing à Meisbroek qui se traduisit par un manque de techniciens et de pilotes expérimentés. A ma grande satisfaction, l'appui beige au FATAc se termina en 1967. La situation était dangereuse et confuse dans tout le Congo, avec des combats durant lesquelles rebelles, mercenaires et l'ANC s'affrontaient. De plus, nos équipages effectuaient tout sauf des missions militaires, servant surtout de "shopping bazar" volants vers des lieux d'atterrissement à l'abandon ou improvisés. La situation devenait également très dangereuse à Kamina. Le dernier équipage DC-3 n'a même pas eu le temps de préparer son avion pour le décollage lorsque les insurgés atteignirent l'aéroport. et équipage a dû quitter Kamina en train!

A-t-on opéré des missions humanitaires durant votre période au 15 Wing (1958-1968)?

Comme je l'ai déjà dit, après l'indépendance du Congo, le 15 Wing coopéra avec la SABENA en juin 1960 afin de rapatrier les





Belgen te repatriëren, dat was wel de grootste humanitaire operatie uit die periode, en misschien wel uit de geschiedenis van de 15 Wing (deze operatie wordt goed beschreven door Piet Claes in "Historiek van de 15 Wing Luchttransport").

De opdrachten in de Conga buiten beschouwing gelaten, waren er in die periode veel minder humanitaire zendingen dan tegenwoordig, en ze waren ook nooit van lange duur. Er werd ook veel minder propaganda rond gemaakt en er kwamen geen ministers kijken naar het vertrek of de aankomst.. Ik herinner mij enkele zendingen DC-6: naar Agadir na een grote aardbeving in 1960; naar Indië met voedsel, en naar Egypte en Jordanië om vluchtelingen te halen na zesdaags oorlog in 1967; voedsel en geneesmiddelen naar Nigeria na de oorlog in Biafra in 1968. Een tiental C-119 brachten tenten naar Pisa na een overstroming van eind 1966. Dat moet het ongeveer geweest zijn.

In oktober 1965 vloog een C-119 's nachts in een heuvel nabij Vekerhagen, Duitsland. Hoe gebeurde het ongeval en welke invloed had het op het personeel en de bevelhebber van 15 Wing?

Dat was niet het eerste dodelijk ongeval dat ik gekend heb in de 15 Wing. Er waren reeds verschillende gebeurd. Ik denk aan de C-119 die neerstortte in Conga in 1960 met 40 soldaten uit Kleine Brogel aan boord, aan de twee C-119s die tussen Meisbroek en Chièvres tegen elkaar botsten in 1960, en aan de C-119 die in Detmold door een mortiegrenaat werd neergeschoten in 1963.

Toen het ongeval in Vekerhagen gebeurde was ik wel commandant van de wing. Het is 's nachts gebeurd. 's Anderendaags ben ik naar Gütersloh gevlogen en van daar met een RAF helicopter naar de plaats van de crash. De streek was heuvelachtig en zeer bebost, 's nachts moet het een donker gat geweest zijn. De C-119 was niet uitgerust om 's nachts in dergelijk terrein te opereren, de navigatiemiddelen aan boord waren praktisch nihil, op een onnauwkeurige radiobaken na. Droppen van jerrycans met brandstof voor de compagnie "ravair" was de opdracht.. Ik betwijfel nog altijd het nut van dat soort opdrachten, kon dat niet in de vroege ochtend met wat zichtbaarheid? Zoals bij de vorige ongevallen, bracht ook dit ongeval een grote schok teweeg in de wing. En dan komt de vraag "Hoe is het in godsnaam mogelijk?". In die tijd waren de onderzoeken een groot geheim, zelfs ik als bevelhebber van de wing, kreeg nooit het resultaat te horen of te zien! We zochten dus zelf uit wat kon gebeurd zijn. Procedure was goed ingezet, het vliegtuig had een eerste run over de dropzone (DZ) gedaan om de verlichte T te identificeren, bij de tweede run liep het mis. Dat de C-119 bij de tweede run te laag vloog was duidelijk. Hoogstwaarschijnlijk een verkeerde ONH instelling op de hoogtemeter? Misverstand tussen het DZ personeel, navigator en tweede piloot, die verantwoordelijk waren voor het doorgeven en instellen van de ONH? Na de afscheidceremonie ter ere van de slachtoffers, moest het werk verder gaan. Als bevel-

Belges. Ce fut la plus importante opération humanitaire de cette période, et peut-être même de l'histoire du 15 Wing (cette mission est bien décrite par Piet Claes dans son livre "Histoire du 15 Wing Transport Aérien"). Mis à part les missions au Conga, il y avait en cette période moins de missions humanitaires qu'actuellement et elles étaient moins longues. On en faisait moins de propagande et il n'y avait pas de ministres au départ ou à l'arrivée. Je me souviens de quelques missions en DC-6: Agadir, après le tremblement de terre en 1960; des vivres vers l'Inde; le rapatriement de réfugiés depuis l'Egypte et la Jordanie après la guerre des six jours en 1967; des vivres et des médicaments vers le Nigeria après la guerre au Biafra en 1968. Une dizaine de C-119 apportèrent des tentes à Pise après les inondations fin 1966. C'est à peu près tout ce qu'il y a eu comme missions humanitaires durant cette période ..

En octobre 1965, un C-119 s'écrasa contre une colline à Vekerhagen, en Allemagne. Quelle est l'origine de cet accident et quel influence a-t-il eu sur le personnel et le commandant du 15 Wing?

Ce n'était pas le premier accident mortel que j'ai connu au 15ème Wing. Il y en avait déjà eu plusieurs. Je pense au C-119 qui s'écrasa au Conga en 1960 avec 40 soldats de Kleine Brogel à bord, au deux C-119 qui se percutèrent entre Meisbroek et Chièvres en 1960, et au C-119 qui fut abattu par une bombe de mortier à Detmold en 1963.

J'étais commandant du wing lors de l'accident de Vekerhagen. C'est arrivé la nuit. Le lendemain, j'ai volé vers Guttersloch et suis ensuite parti vers le lieu du crash avec un hélicoptère de la RAF. La région était vallonnée et boisée. La nuit, cela devait ressembler à un trou noir. Le C-119 n'était pas équipé pour opérer dans de telles conditions, il n'y avait pour ainsi dire pas d'équipement de navigation mis à part une balise radio imprécise. La mission consistait à déposer des jerrycans de combustible pour la compagnie "ravair". J'ai encore toujours des doutes quant à l'utilité de ce genre de mission. Ne pouvait-on pas effectuer cette mission au petit matin avec plus de visibilité? Cam me pour les accidents précédents, celui-ci suscita à nouveau une onde choc dans le wing. Et puis vient la question "Man Dieu, comment est-ce possible?". En ce temps-là, l'enquête se déroulait en grand secret. Même moi, en tant que commandant du wing, je ne pu jamais entendre ou voir le résultat! Nous avons donc cherché nous-mêmes la réponse à cette question. La procédure avait été mise en route, l'avion avait effectué un premier run sur la zone de dropping (DZ) afin d'identifier le T éclairé, le second run se déroula mal. Il est clair que durant le second run le C-119 volait trop bas. Probablement une mise au point ONH erronée sur l'altimètre? Malentendu entre le personnel DZ, le navigateur et le second pilote qui étaient responsables pour la transmission et la mise au point de l'altimètre? Après la cérémonie d'adieu en l'honneur des victimes, le travail devait continuer. En tant



hebber benadrukte ik steeds het belang van voortdurende training en crew coördinatie. Maar ik stelde ook het nut van sommige opdrachten in vraag.

In 1964 en 1967 vond de internationale vlieg meeting van onze luchtmacht plaats op Meisbroek. Welke goede of minder goede herinneringen heeft u aan deze grote manifestaties?

In die tijd, zoals ook nu nog, was het eerste doel van een vliegmeeting de luchtmacht in de kijker te zetten, en het tweede doel (dat werd niet gezegd) was geld te verdienen voor het fonds van weduwen en wezen. De luchtmacht was in die periode zeer groot, had vele vliegtuigen en er werd enorm veel gevlogen, met als gevolg ook meer dodelijke ongevallen. Door de centrale ligging in België trok een meeting in Meisbroek ongeveer drie maal zo veel volk als op een andere basis. Vandaag zou een meeting in Meisbroek niet mogelijk zijn, maar toen was het luchtverkeer en het verkeer rond Brussel misschien maar een tiende van wat het nu is. De meeting van 1967 ging gepaard met een "Aerospace Electronics Statie Show" die reeds toegankelijk was voor het publiek een week voor de dag van de vliegmeeting. Er kwam een massa volk op af! ZM Koning Boudewijn en de minister van landsverdediging Poswick bezochten deze tentoonstelling die eigenlijk door de Wing Tele georganiseerd was.

In 1964, ik was toen commandant van de vliegroep, was het hoogtepunt van de meeting een formatie van 12 C-119's. De

briefing vond plaats in de Fromson hangar onder grote publieke belangstelling. De ganse show van "start engines" tot "breaking and landing" verliep vlekkeloos met een perfecte timing en maakte grote indruk. In 1967 zou de endapotheose een massa drop van parachutisten zijn, maar het liep anders af. De Prinsen van Luik met zoonje Filip volgden de meeting aandachtig. Naar

het einde toe werd de wind wat sterker en Paola verliet de tribune en ging met Prins Filip in de auto zitten. Kort daarna, op het ogen blik dat de vliegtuigen aangevlogen kwamen om te droppen kwam een windhoos over het vliegveld. Toch sprongen de para's, ze kwamen neer "allover the place" uitgenomen in Meisbroek, sommigen landden dicht bij Mechelen! Trouwens, die windhoos is verder geraasd en

que commandant, j'ai toujours insisté sur l'importance d'assurer en continu l'entraînement et la coordination au sein d'un équipage.

Des shows aériens internationaux ont eu lieu en 1964 et en 1967 à Meisbroek. Quels sont vos bons et moins bons souvenirs de ces grandes manifestations?

Tout comme maintenant, le premier but de ces shows aériens était de mettre la force aérienne en exergue, le second (bien que caché) étant de collecter des fonds pour les veuves et les orphelins. La force aérienne était, à ce moment-là, très importante, possédait de nombreux avions et opérait de nombreux vols, avec malheureusement aussi d'accidents mortels. De par sa situation centrale en Belgique, le meeting à Meisbroek attirait trois fois plus de monde que les autres bases. Aujourd'hui, un meeting à Meisbroek n'est plus possible mais à l'époque le trafic aérien et la circulation autour de Bruxelles ne représentait qu'un dixième de ce qu'il est actuellement. Le meeting de 1967 alla de pair avec un "Aerospace Electronics Statie Show" qui ouvrit ses portes une semaine avant le show aérien. Il y eut un monde fou! SM le Roi Baudouin et le ministre de la défense Poswick visitèrent l'exposition qui en fait avait été organisée par le WING Tele.

En 1964, alors que j'étais commandant du groupe de vol, le point culminant du meeting était une formation de 12 C-119. Le briefing eut lieu dans le hangar Fromson, au vif intérêt du public. Tout le show, depuis "start engines" jusqu'à "breaking and landing" se déroula impeccablement bien, dans un timing parfait et fit grande impression.

En 1967, l'apothéose devait être un dropping massif de parachutistes mais les choses se déroulèrent autrement. Les Princes de Liège suivaient attentivement le meeting avec leur fils, le Prince Philippe. Vers la fin du meeting, le vent se leva et la Princesse Paola quitta la tribune pour se réfugier avec le Prince Philippe dans la voiture. Peu après, au moment où les avions arrivaient pour le dropping, un tourbillon atteignit le champs d'aviation. Les paras sautèrent malgré tout et atterrissent "allover the place", excepté à Meisbroek... certains même non loin de Malines! D'ailleurs ce tourbillon continua sa route et dévasta la moitié d'un village (Oostmalle) en

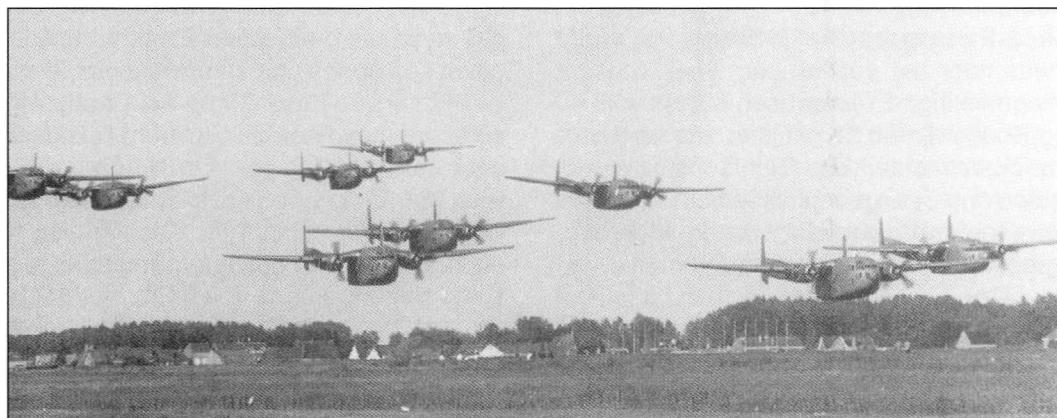




vernield een half dorp (Oostmalle) in de Kempen.

U hebt ongetwijfeld vele opdrachten uitgevoerd. Aan welke opdrachten bewaart u de beste herinneringen?

In mijn bevelsperiode begon de 15de Wing met het inzetten van DC-6 voor de jaarlijkse studiereis van het NAVO Defensie College in Rome. Zo was ik boord-commandant voor een reis door de VSA.. Als hoger officier kon ik alle bezoeken meemaken: het Pentagon, Cape Canaveral, de reusachtige basis Vandenberg, het oorlogshoofdkwartier onder de Rocky Mountains, enz... Ik heb ook fantastische herinneringen aan een zending naar Argentinië voor de wereldkampioenschappen zweefvliegen. In die periode behoorden enkele Belgische piloten tot de top van de wereld! De zweefvliegtuigen van de Belgische ploeg werden uit elkaar genomen en in twee DC-6 toestellen overgevlogen. Na een officieel bezoek van het vorstenpaar van Thailand aan ons land brachten wij hen per DC-6 naar Zurich. Zij hadden hun eigen hostesses bij in typische klederdracht. Bij aankomst in Zurich



werd de bemanning in het VVIP compartiment van de DC-6 door Koningin Sirikit en Koning Bhumibol ontvangen!

Een zeer goed gevoel had ik bij het brengen van zwaar gehandicapte kinderen uit een instituut in Gits naar Venetië, van waaruit ze per bus verder gingen naar Joegoslavië voor een vakantie. Bij aankomst vlogen de kinderen mij om de nek, nog nooit had ik kinderen zo gelukkig gezien!. Ook de wekelijkse luchtdopen voor scholen gaven mij veel voldoening. Een korte vlucht, via Antwerpen en de kust terug naar Meisbroek, betekende voor de meeste kinderen een van de mooiste dagen uit hun leven.

Welke plaats neemt de periode van uw bevelvoering over de 15 Wing in, in het geheel van uw mooie militaire loopbaan? U bent nog altijd een graag geziene gast in de 15 Wing, in ons DAKOTA documentatiecentrum en bij de "Old Timers". Als u vandaag naar de 15 Wing kijkt, wat denkt u dan?

De betrachting van elke hoger officier piloot is ooit commandant van een vliegbasis te worden. Ik had het grote geluk commandant van de 15 wing te worden,

Campine.

Vous avez certainement assuré un grand nombre de missions. De quelles missions avez-vous gardé les meilleurs souvenirs?

Durant mon commandement, le 15 Wing mit en oeuvre des DC-6 pour les premiers voyages d'étude annuels du Collège de Défense de l'OTAN à Rome. En tant commandant de bord pour un voyage vers les Etats-Unis, je pus participer à toutes les visites: le Pentagon, Cape Canaveral, l'immense base de Vandenberg, le quartier général de guerre sous les Rocky Mountains, etc... J'ai aussi de formidables souvenirs d'une mission en Argentine pour le championnat mondial de planeurs. En ce temps-là, certains pilotes belges faisaient partie du top mondial! Les planeurs de l'équipe belge étaient démontés et transportés dans deux DC-6. Nous avons transféré le couple royal thaïlandais, après une visite officielle à notre pays, en DC-6 vers Zurich.

Ils avaient leurs propres habitudes de l'air en tenue typiques. A l'arrivée à Zurich, l'équipage fut reçu dans le com-partiment VVIP du

DC-6 par la Reine Sirikit et le Roi Bhumibol! J'ai gardé un très bon sentiment de satisfaction du transport d'enfants handicapés lourds de l'institut Gits vers Venise, d'où ils partirent en bus pour des vacances en Yougoslavie. A l'arrivée les enfants m'embrassèrent. Je n'avais jamais vu des enfants aussi heureux! Les baptêmes de l'air semainiers pour les écoles m'ont également apportés beaucoup de satisfaction. Un vol court, via Antwerpen et la côte et retour vers Meisbroek, représentait pour les enfants un des plus beaux jours de leur vie.

Quelle place prend la période de votre commandement du 15 Wing dans votre belle carrière militaire? Vous êtes toujours un invité apprécié du 15 Wing, de notre centre de documentation DAKOTA et chez les "Old Timers". Lorsque vous voyez aujourd'hui le 15 Wing, à quoi pensez-vous?

L'accomplissement de chaque officier supérieur pilote est de devenir un jour commandant d'une base aérienne opérationnelle. J'ai eu l'immense chance de commander le 15 Wing, un wing que je connaissais parfaitement. En 1968, je suis commandant du



een wing die ik door en door kende. In 1968 werd ik commandant van de Groepering I Opleiding en Training, maar eigenlijk had ik tot het einde van mijn loopbaan bevelhebber van de 15 Wing willen blijven! Daar kom je in contact met mensen van alle rangen en standen. Ik ben ook altijd fier geweest op mijn personeel, hun inzet en hun motivatie.

Als ik de 15 Wing vandaag zie, ben ik wel wat jaloers! Ik denk dat ze nu in de 15 Wing, met de kleine vloot die ze hebben op één dag doen wat wij in de periode 1964-1968 op één week deden met een veel grotere vloot! Ze hebben de modernste vloot van de ganse luchtcomponente. Vroeger vormde de jacht het prestige van de luchtmacht, nu is de 15 wing het paradepaard van de luchtcomponente!

Groupement Formation et Training, mais en fait j'aurais préféré rester commandant du 15 Wing jusqu'à la fin de ma carrière! C'est là que vous rencontrez des gens de tous rangs et de toutes positions. J'ai toujours été fier de mon personnel, de son enthousiasme et de sa motivation.

Lorsque je vois le 15 Wing aujourd'hui, je suis un peu jaloux. Je pense qu'avec la petite flotte qu'ils possèdent maintenant, ils font en un jour ce que nous faisions durant la période 1964-1968 en une semaine avec une flotte plus importante. Ils ont la flotte la plus moderne de toutes la composante aérienne. Dans le temps, l'aviation de chasse représentait le prestige de la force aérienne, maintenant c'est le 15 Wing qui est le cheval de parade de la composante aérienne!



15 Wing vandaag

door Axel Vermeesch

In deze rubriek willen we u een kort overzicht geven van de huidige activiteiten in de 15 Wing~

Steun aan onze vredestroepen

Op 24 en 25 december 2004 vertrokken Prins Filip en de minister van defensie A. Flahaut aan boord van een C-130 met logistieke steun naar Afghanistan (Kabui). Zij brengen een Kerstbezoek aan de Belgische militairen die deel uit maken van de ISAF1.

Op 30 en 31 december brengt een vliegtuig van de 15de Wing generaal A. Van Daele naar Kosovo voor een eindejaarsbezoek aan de Belgische compagnie die deel uitmaakt van een Frans regiment parachutisten in Mitrovica.

In Kabul wordt de permanentie (begonnen in augustus 2005) verder verzekerd door het Belgisch-Portugees Airlift Detachment dat ingezet wordt ten behoeve van de ISAF. Een Portugese en een Belgische C-130 verzekeren er binnenlandse vluchten voor ISAF tot juli 2005.

Van 3 tot 9 januari vindt de ontplooiing plaats van het Belgisch detachement Agusta helikopters (een vijftigtal personen en vier helikopters) in het kader van de vredesoperatie ALTHEN in Bosnië-Herzegovina. De ontplooiing wordt gecoördineerd door het "European Airlift Centre"3 te Eindhoven. Voor het transport van het Belgisch detachement worden een Britse C-17, een Duitse C-160, een Franse en een Belgische C-130 ingezet..

Humanitaire zendingen na Tsunami in de Indische Oceaan

Een Airbus A-310 wordt door de minister van defensie ter beschikking gesteld van UNICEF. Het toestel vliegt op 28 december 2004 naar Colombo met 22 ton hulpgoederen (vooral tenten) die worden opgeladen in Dubai. Sri Lanka is een van de ergst getroffen landen met ongeveer 31.000 doden. Minister Flahaut en UNICEF ambassadrice Axelle Red reizen mee. Het toestel keerde terug op donderdagavond 30 december met 120 toeristen uit 11 Europese landen (ook gekwetsten) aan boord waaronder een tiental Belgen.

Op 29 december vertrekt de tweede A-310 met hulpgoederen naar het Indonesische eiland Sumatra.

Le 15 Wing aujourd'hui

par Axel Vermeesch

Traduction par J. de Brouwer

Dans cette rubrique nous vous donnons un court aperçu des activités actuelles du 15 Wing.

Le soutien à nos forces de la paix

Le 24 et 25 décembre 2004, le Prince Philippe et le ministre de la défense A. Flahaut accompagnent, à bord d'un C-130, le soutien logistique prévu pour l'Afghanistan (Kabouï). A l'occasion des fêtes de Noël, ils rendent visite aux militaires belges qui font partie de l'ISAF1.

Le 30 et 31 décembre, un avion du 15 Wing conduit le général G. Van Daele au Kosovo pour une visite à l'occasion du Nouvel An à la compagnie beige qui fait partie d'un régiment de parachutistes français à Mitrovica.

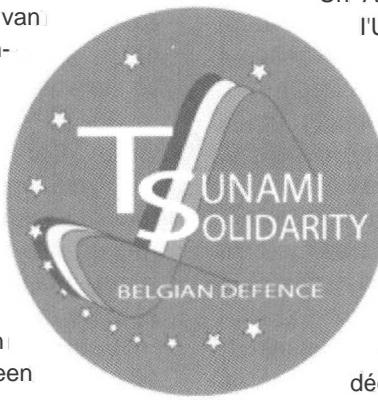
À Kabouï, la présence permanente (commencée en août 2004) est assurée depuis lors par un détachement de transport aérien Belgo-Portugais utilisé au profit de l'ISAF. Un C130 portugais et un C-130 beige assurent les vols intérieurs pour l'ISAF jusqu'en juillet 2005.

Ou 3 au 9 janvier a lieu le déploiement du détachement d'hélicoptères AGUSTA (cinquante personnes et quatre hélicoptères) en Bosnie-Herzégovine, dans le cadre de l'opération de la paix ALTHEN. Le déploiement est coordonné par le "European Airlift Center"3 de Eindhoven. Pour le transport du détachement beige, il est fait appel à un C-17 britannique, un C-160 allemand et deux C-130, un beige et un français.

Missions humanitaires exécutées après le TSUNAMI dans l'Océan indien

Un Airbus A-310 est mis à la disposition de l'UNICEF par le ministre de la défense.

L'appareil décolle le 28 décembre 2004 pour Colombo avec 22 tonnes de matériel humanitaire (surtout des tentes). Ce matériel est mis à bord à Dubai. Le Sri Lanka est un des pays les plus touchés avec environ 31.000 morts. Le ministre Flahaut et l'ambassadrice de l'UNICEF, Axelle Red participent au voyage. L'appareil est revenu à Bruxelles le jeudi 30 décembre avec 120 touristes en provenance de 11 pays européens différents (quelques-uns sont blessés). Parmi les rapatriés, il y avait une dizaine de belges.





Events

Via Phuket en Hat Yai in Thailand en een tussenlanding in Polen om een twintigtal Poolse toeristen af te zetten, terug naar Meisbroek met aan boord de zeskoppige ploeg van dokter Beaucourt en 11 Belgische toeristen.

Op 2 januari 2005 vertrekt een derde A-310 naar Colombo met een Belgisch medisch hulpteam en 12 ton hulpgoederen uit Luxemburg. Op 4 januari keert het toestel terug in Meisbroek met 6 Belgen, 4 Luxemburgers, 2 Hongaren en 1 Nederlander aan boord.

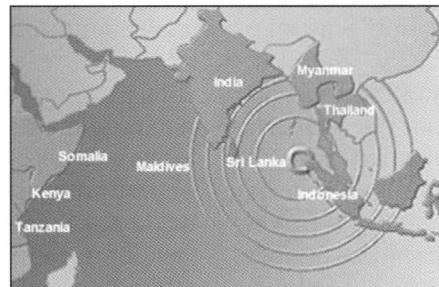
Op 11 januari vliegt een vierde A-310 naar het getroffen gebied. Zeventig militairen van de genie zullen eerst puin opruimen en daarna meewerken aan de wederopbouw van bruggen en wegen in Sri Lanka; en het B-FAST team zal een tentenkamp opstellen en organiseren in Banda Atjeh, de zwaar getroffen stad in het noorden van Sumatra, Indonesië. Alle hulpverleners zullen er vier weken blijven. Zij worden op Meisbroek uitgewuifd door G. Verhofstadt, K. De Gucht en A. Flahaut..

De vijfde A-310 vertrekt op 21 januari naar Sri Lanka met aan boord de minister van defensie A. Flahaut en een waterdistributiesysteem van de Brusselse Intercommunale Watermaatschappij. De minister evalueert het werk van de Belgische militairen in Weligama. Het toestel landt terug op Meisbroek op 24 januari.

Op 9 februari vertrekt alweer een A-310 en brengt een nieuw detachement van 62 Belgische militairen naar Sri Lanka. Het eerste detachement, dat vertrok op 11 januari, wordt door hetzelfde toestel terug naar België gebracht op 14 februari..

De holocaust

Op 25 landt een Airbus uit Meisbroek op het vliegveld van Krakow in Polen met aan boord 60 Belgische jongeren begeleid door overlevenden van de concentratiekampen. Zij bezochten het lugubere kamp van Auschwitz-Birkenau en woonden een herdenkingsplechtigheid bij ter gelegenheid van de bevrijding van het kamp door Russische soldaten op 28 januari 1945. In de loop van het jaar zullen nog 400 scholieren de gelegenheid krijgen om het kamp te bezoeken om "nooit te vergeten!".



Le 29 décembre, un second airbus A-310 décolle avec du matériel humanitaire pour l'île indonésienne de Sumatra. Le vol retour s'effectue via Phuket et Hat Yai en Thaïlande pour passer ensuite par la Pologne pour y déposer une vingtaine de touristes polonais avant de rentrer à Meisbroek avec à bord l'équipe du docteur Beaucourt et 11 touristes belges..

Le 2 janvier 2005, un 3ème Airbus A-310 part pour Colombo avec une équipe médicale beige et 12 tonnes de matériel humanitaire en provenance du Luxembourg.

L'avion rentre à Meisbroek le 4 janvier avec 6 belges, 4 luxembourgeois, 2 hongrois et 1 hollandais..

Le 11 janvier, un 4ème A-310 s'envole vers les territoires touchés. Septante militaires du génie vont d'abord déblayer les ruines et ensuite participer à la reconstruction des ponts et des routes dans le Sri Lanka, et l'équipe B-FAST s'appliquera à ériger un camp de tentes et à l'organiser à Banda Atjeh, la ville lourdement touchée dans le nord de l'île de Sumatra, en Indonésie. Tous ces volontaires resteront quatre semaines sur place. Au départ de Meisbroek ils sont salués par G. Verhofstadt, K. De Gucht et A. Flahaut..

Le cinquième A-310 part le 21 janvier pour le Sri Lanka avec à bord, le ministre de la défense A. Flahaut et un système de distribution d'eau fourni par la société intercommunale d'eau bruxelloise. Le ministre inspecte le travail des militaires belges à Weligama. L'appareil atterrit à Meisbroek le 24 janvier..

Le 9 février, une nouvelle fois un A-310 part pour le Sri Lanka en emportant un nouveau détachement de 62 militaires belges. Au retour il ramène en Belgique le premier détachement qui était parti le 11 janvier. Atterrissage le 14 février..



L holocaust

Le 25 janvier, un Airbus quitte Meisbroek pour atterrir sur l'aéroport de Krakow en Pologne. Il a à bord 60 jeunes belges encadrés par des survivants des camps de concentration. Ils visitent le camp lugubre de Auschwitz-Birkenau et assistent à une cérémonie commémorative à l'occasion de l'anniversaire de la libération du camp par des soldats russes le 28 janvier 1945. Dans le courant de l'année 400 autres jeunes recevront la possibilité de visiter ce camp afin de "ne pas oublier".



Events

Op 27 januari brengt een ERJ-145 Embraer ZM Koning Albert II, voorzitter van de Senaat mevrouw Lizin, premier Verhofstadt, en minister van defensie A. Flahaut, naar dezelfde plek om de officiële herdenkingsplechtigheid bij te wonen ter gelegenheid van de zestigste verjaardag van de bevrijding van de concentratiekampen door de geallieerden.

Van 14 tot 16 maart reist premier Verhofstadt met een ERJ-145 naar Israël. In zijn toespraak ter gelegenheid van de opening van het vernieuwd holocaustmuseum in Jeruzalem, bood hij verontschuldigingen aan voor de rol die onze overhedsdiensten zouden gespeeld hebben bij de organisatie van de Jodenvervolging in België.

Afrika

Minister van buitenlandse zaken K. De Gucht reist van 16 tot 20 februari naar de Democratische Republiek Congo (RDC) met een A-310. Zijn binnenlandse reis naar Kisangani, Bunia en Goma, gepland met C-130, dient met een gecharterd burgervliegtuig te gebeuren omdat de twee Belgische C-130s in Kinshasa met panne aan de grond stonden; een derde C-130 op weg naar Kinshasa, keert met motorpech naar Meisbroek terug.

Op 24 februari, na herstelling van de twee C-130s, wordt het "Actieplan van Defensie voor de RDC" opgestart. Ongeveer 1300 Congolese militairen worden vanuit Buta, Beni en Kalemie naar Kamina overgevlogen. In Kamina worden ze opgeleid om deel uit te maken van een tweede nieuwe RDC brigade.

Van 20 tot 23 brengt een ERJ-145 Prinses Mathilde en minister van ontwikkelingssamenwerking A. De Decker naar Mali. Daar worden Belgische projecten bezocht ter bevordering van het basisonderwijs en de gezondheidszorg, in het bijzonder voor vrouwen en kinderen.

De oefening "Herky 2005" vindt plaats van 4 tot 25 maart in Cotonou in Benin. Het detachement van de 15 Wing bestaat uit vier C-130, bemanningen en technische en oefent er samen met een detachement van het peloton "Rav Air" van de para-commando's. Het oefenprogramma omvat: tactische formatievluchten, personeel- en materieel-drops, operaties vanop kleine afgelegen landingstrips, nachtoperaties met "night vision goggles" en mobiele

Le 27 janvier, un Embraer ERJ-145 conduit SM le Roi Albert II; madame Lizin, présidente du Sénat; le premier ministre Verhofstadt et le ministre de la défense A. Flahaut au même endroit, pour assister à la célébration de la soixantième anniversaire de la libération des camps de concentration.

Le 16 mars, le premier ministre s'envole à bord d'un ERJ-145 pour Israël. Dans son discours à l'occasion de l'ouverture du musée renouvelé de l'holocaust à Jérusalem, il a présentées les excuses pour le rôle joué par nos services d'état pendant la presécution des Juifs en Belgique.

Afrique

Le ministre des affaires étrangères, K. De Gucht se rend du 16 au 20 février dans la République Démocratique du Congo avec un Airbus A-310. Ses déplacements à l'intérieur du pays vers Kisangani, Bunia et Goma prévu initialement en C-130 devront se faire avec un avion civil loué à cet effet car les deux C-130 se sont retrouvés en panne à Kinshasa tandis que le troisième appareil venu pour les dépanner a du rebrousser chemin vers Meisbroek avec une panne moteur..

Le 24 février, après avoir réparé les deux C-130, "le plan d'action de la Défense pour Buta, Béni et Kalémie vers Kamina. Ils y recevront une formation afin de les intégrés dans une nouvelle brigade RDC.

Ou 20 au 23 mars un ERJ-145 amène la Princesse Mathilde accompagnée par le ministre de cooperation A. De Decker, au Mali. Ils y rendent visite aux projets belges soutenant l'enseignement et les soins de santé de base, surtout au profit des femmes et des enfants.



L'Opération "Herky 2005" se déroule la deuxième quinzaine de mars à Cotonou en Bénin. Le détachement du 15 Wing est constitué de quatre C-130, équipages et techniciens, et s'entraînera avec un détachement du peloton "Rav Air" des para-commandos. Le programme d'entraînement comprend des vols en formation tactique, largage de matériel et personnel, des opérations au départ de petits airstrips comprenant des vols de nuit avec "night vision goggles" et balisage de piste mobile.

Le Falcon DA-900 bezoekt stafchef generaal



Events

ontplooibare lopende landingsbaanverluchting.

Met de Falcon OA-900 bezoekt stafchef generaal A. Van Oaele met een delegatie de ORC van 12 tot 17 maart. Hij bezoekt er de Belgische militairen die Congolese ex-rebellen en militairen opleiden om een nieuwe eenheidsbrigade te vormen.



Op 28 maart vertrekt minister van defensie A. Flahaut met een Airbus A-310 op een vierdaagse reis naar Afrika. Het vliegtuig vervoert ook 10 ton hulpgoederen en 20.000 schoolschriften voor Niger. De minister opent een school in Agadez, heeft een onderhoud met zijn Burundese collega in Bujumbura en bezoekt de basis Kamina waar Belgische officieren de Congolezen bijstaan bij de vorming van een tweede nieuwe brigade.

Midden-Oosten

Van 23 tot 28 februari brengt een ERJ-145 de minister van buitenlandse zaken K. De Gucht, naar het Midden-Oosten (Egypte, Jordanië, Palestijnse Gebieden en Israël) voor een eerste informatieronde over het vredesproces. Met het toestel wordt het zwaard van Godfried van Bouillon meegebracht voor de tentoonstelling "Made in Belgium" ter gelegenheid van België 175-25.



A. Van Oaele met een delegatie Le chef de l'état-major le général A. Van Oaele et une délégation voyageant au ROC du 12 au 17 mars. Ils rendent visite aux militaires belges qui assistant à la formation des ex-rebelles et militaires congolais à fin de former une deuxième nouvelle brigade congolaise.

Le 28 mars, le ministre de défense part à bord d'un Airbus A-310 pour un voyage de quatre jours en Afrique. L'avion transporte aussi 10 tonnes d'aide humanitaire et 20.000 cahiers scolaires pour le Niger. Le ministre ouvre une école à Agadez, s'entretient avec son collègue burundais à Bujumbura, et rend visite à la base de Kamina où les belges assistant à la formation d'une deuxième brigade congolaise.

Moyen Orient

Ou 23 au 28 février, un ERJ-145 transporte le ministre des affaires étrangères K. De Gucht au Moyen-Orient (Egypte, Jordanie, Territoires Palestiniens et Israël) dans le cadre d'un round d'information pour le processus de paix. L'appareil ramène l'épée de Godfrid de Bouillon pour la présenter à l'occasion de l'exposition "Made in Belgium" qui se tient dans le cadre des manifestations Belgique 175-25.

¹ ISAF est l'International Security Assistance Force en Afghanistan
² ALTHEA est le nom code de l'opération de la paix en Bosnie-Herzégovine depuis que l'EU a repris à l'OTAN la direction des opérations début décembre 2004

³ L'EAC existe depuis juillet 2004 et naquit du fait de la demande grandissante de moyens de mobilité stratégiques au profit des armées européennes en regroupant et optimisant les moyens.

