



NEWS

N° 31, Juin 2005



Interview :
Jeff De Wilde

Kota-Koli

Dakota News

Sommaire

Inhoud

P 3 Editorial

P 4 Dakota Flash

P 8 Une nuit à Kota-Koli

P 14 Axum en Ethiopie

P 18 Interview avec adjudant e.r.
Jeff Dewilde

P 24 Le 15 Wing aujourd'hui



Blz 3 Editoriaal

Blz 4 Dakota Flash

Blz 8 Een nacht in Kota-Koli

Blz 14 Axum in Ethiopië

Blz 19 Interview met adjudant
b.d. Jeff Dewilde

Blz 24 De 15 Wing vandaag

Omslagfoto : kolonel vlieger J. Lippens opent het nieuwe centrum
Photo de couverture: le colonel aviateur J. Lippens ouvre le nouveau centre

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) 7524651
e-mail: dakotavzw@skynet.be

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 Camp : http://www.mil.be/air_camp

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

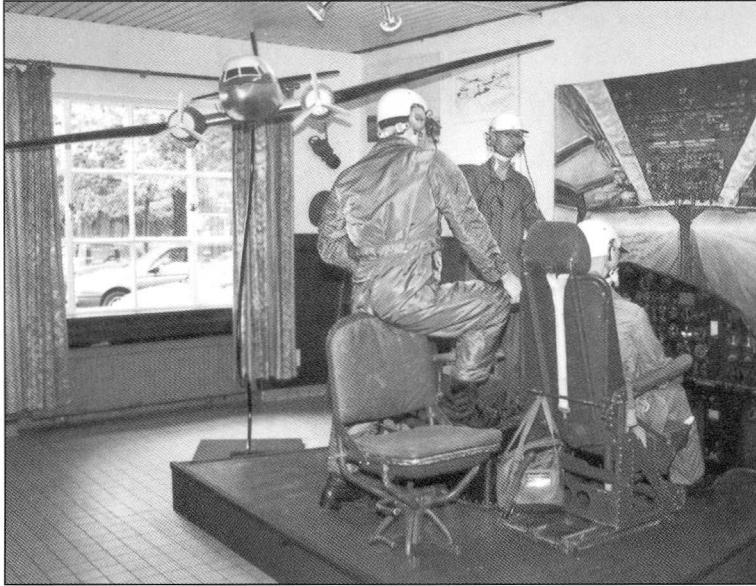
Adres:

Dakota - 15e Wing Luchtransport.
Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek
Tel: (02) 7524650 Fax: (02) 752 46 51
e-mail: dakotavzw@skynet.be

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

Tien jaar na de eerste opening van het DAKOT A Documentatiecentrum van de 15 Wing op de zolder van blok 3, opende ons centrum op vrijdag 13 mei 2005 de deuren van zijn nieuwe locatie. Na vier maanden hard werk door de bestuursleden en enkele vrijwillige medewerkers werden de verhuis en de nieuwe installatie voltooid. Ons centrum bevindt zich nog steeds in het Kwartier Groenveld, maar nu in blok 13, de oude mess van de onderofficieren. Daar hebben we heel wat meer ruimte ter beschikking waardoor onze verzameling en ons archief veel beter tot hun recht komen dan op de zolder. Onze redacteur brengt in dit nummer verslag uit van deze plechtige heropening, terwijl de foto's van J. Van Hyfte en P. Ruttens een mooi sfeerbeeld geven.



Dix ans après l'ouverture du Centre de Documentation DAKOT A du 15 Wing dans le grenier du bloc 3, notre Centre a ouvert les portes de ses nouveaux locaux le vendredi 13 mai 2005. Quatre mois de dur labeur effectué par les membres du comité et quelques volontaires ont permis ce déménagement et la réalisation de cette nouvelle installation. Notre Centre se trouve toujours dans le Quartier Groenveld, mais dorénavant dans le bloc 13, l'ancien mess des sous-officiers. Nous y disposons d'un plus grand espace qui nous offre la possibilité de mettre notre collection et nos archives bien plus en valeur que précédemment. Notre rédacteur vous parle de cette réouverture dans ce numéro, et les photos de J. Van Hyfte et P. Ruttens en illustrent brillamment l'ambiance.

Verder brengt DAKOT A News u opnieuw enkele interessante getuigenissen. In "Een nacht in Kota-Koli" geeft luitenant-generaal vlieger b.d. M. Mandl, toen nog adviseur op het kabinet van de minister van landsverdediging, zijn indrukken van een spannende ervaring met een C-130 in steun van de Belgische militaire technische bijstand in Zaïre in 1980. In twee korte artikels vindt u het relaas van twee luchttransportrecords van totaal verschillende aard, en met een tussenperiode van 20 jaar, die werden gevestigd in Axum (Ethiopië). DAKOTA sprak met adjudant b.d. Jeff De Wilde die van 1953 tot 1976 vliegtuigtechnicus was in de 15 Wing, over zijn jeugdambitie, zijn zoektocht naar werk, en zijn wedervaren bij de luchtmacht. U vindt ook onze vaste rubrieken terug: "DAKOT A Flash", met speciale aandacht voor de 65ste verjaardag van de dood van eerste sergeant piloot Roger Delannay, en "De 15 Wing vandaag" met alweer een reeks bijzondere opdrachten en nieuwsjes.

DAKOTA News vous livre à nouveau quelques témoignages intéressants. Dans "Une nuit à Kota-Koli", lieutenant-général aviateur e.r. M. Mandl, ancien conseiller au cabinet du ministre de la défense nationale, nous livre son expérience passionnante avec un C-130 en support de la coopération technique militaire beige au Zaïre en 1980. Notre rédacteur consacre deux articles succincts à deux records totalement différents du transport aérien, qui ont eu lieu à Axum (Ethiopie), à 20 ans d'intervalle. DAKOTA s'est entretenu avec l'adjudant e.r. Jeff De Wilde, technicien d'avion au 15 Wing de 1953 à 1976. Il relate ses ambitions de jeunesse, sa quête de travail, et son expérience dans la force aérienne. Vous trouverez également nos rubriques habituelles: "DAKOTA Flash", avec un témoignage de la commémoration de le 65ième anniversaire de la mort du premier sergent pilote Roger Delannay, et "Le 15 Wing aujourd'hui" avec de nouveau une série de missions spéciales et des nouveautés.

Ik wens al onze lezers een aangename zomervakantie toe, en nodig hen tevens uit een bezoek te brengen aan ons vernieuwde documentatiecentrum, waar we naar onze mening terecht fier op mogen zijn!

Je souhaite de bonnes vacances à tous nos lecteurs et les invite à visiter notre nouveau Centre de Documentation dont nous avons, à notre avis, toutes les raisons d'être fiers!

René Hoeben
Voorzitter

René Hoeben
Président



Heropening
DAKOTA
Documentatie-
centrum

Réouverture
DAKOTA
Centre de
Documentation



13 mei 2005

13 mai 2005





Dakota Flash

Door Jos Ackemans, Hubert Verstraeten en Axel Vermeesch.

Par Jos Ackemans, Hubert Verstraeten et Axel Vermeesch.
Traduction par C. Waterkeyn et L. Haderman.

Jaarlijkse Algemene Vergadering

Op 4 april had de Jaarlijkse Algemene Vergadering van de effectieve leden plaats, ze werd bijgewoond door een vijftiental effectieve leden en de bevelhebber 15 Wing.

In 2004 telden wij 489 leden. Op 4 april 2005 hadden reeds 392 leden hun lidmaatschap hernieuwd, hopelijk zal dit aantal nog oplopen!

Jaarlijkse vergadering militaire luchtvaartmusea in Chièvres

Op 27 april vertegenwoordigen R. Hoeben en J. Ackermans onze de VZW DAKOTA op deze jaarlijkse vergadering. Tijdens deze vruchtbare ontmoeting krijgt elk museum de gelegenheid zijn realisaties voor te stellen en ervaringen uit te wisselen.

Wij bezochten het recent opgerichte "Musée International de la Base Aérienne de Chièvres". Bij het binnenkomen wordt de bezoeker onmiddellijk in een bijzondere sfeer gedompeld: hij bevindt zich namelijk in het ruim van een "Flying Boxcar", waarvan de patrijspoorten hem toelaten de ontwikkeling van de basis van Chièvres te ontdekken, vanaf de stichting in 1917 tot nu. Dit museum is een echte aanrader!

Herdenking en huldiging Roger Delannay

Sergeant Delannay is gekend als de piloot van het 9de verkenningssmaldeel (Bierset) die in 1938 het Sioux embleem ontwierp, dat later het embleem zou worden van de 15 Wing, en het 20, 21, en 40 smaldeel. De geschiedenis van het ontstaan van het embleem is reeds uitvoerig beschreven in DAKOTA News nr 20 van september 2002.

De keuze van een knielende indiaan in de houding van waarnemer, als symbool voor de verkenning, en zijn scouts verleden, waar de Sioux als totem centraal stond, hebben zeker meegespeeld in de keuze van het ontwerp.

Op 10 mei 1940 bij het begin van de Duitse invasie, wordt Roger Delannay, tijdens een verkenningsvlucht aangevallen door een tiental vijandelijke vliegtuigen. Tegen deze superieure toestellen en het numerieke overwicht moet hij het onderspit delven. Hij wordt neergeschoten boven Melveren bij Sint Truiden. Roger Delannay was de eerste Belgische piloot die sneuvelt in de vijandelikheden van mei 1940, hij was

Assemblée Générale Annuelle

Une quinzaine de membres effectifs et le Chef de Corps du 15 Wing s'étaient retrouvés le 4 avril à l'Assemblée Générale Annuelle des membres effectifs.

En 2004, nous comptons 489 membres. En date du 4 avril 2005, pas moins de 392 membres avaient déjà renouvelé leur cotisation. Espérons que ce nombre va encore croître!

Assemblée annuelle des musées de l'aviation militaire à Chièvre.

Le 27 avril, R. Hoeben et J. Ackermans ont représenté notre ASBL DAKOTA à cette assemblée annuelle. C'est au cours de cette fructueuse rencontre que chaque musée se voit offrir l'opportunité de présenter ses réalisations et d'échanger son expérience.

Nous avons visité le tout récent "Musée International de la Base Aérienne de Chièvres". Dès son arrivée, le visiteur est immédiatement plongé dans une atmosphère étrange : il se retrouve en effet au sein même d'un "Flying Boxcar", dont les hublots lui permettent de découvrir le développement de la base de Chièvres, depuis sa création en 1917 jusqu'à ce jour: ce musée est vraiment à recommander!

Commémoration et hommage à Roger Delannay

Sergent Delannay est connu comme le pilote de la 9 escadrille de reconnaissance (Bierset) qui créa l'emblème du Sioux. Cet emblème devint plus tard celui du 15 Wing ainsi que de ses 20, 21, et 40 escadrilles. L'histoire de la naissance de cet emblème a déjà été largement relatée dans le DAKOTA News n° 20 de septembre 2002.

Le choix d'un indien agenouillé dans la position d'observateur, en tant que symbole de l'exploration, et son passé de scout, ou le Sioux occupe une place centrale en tant que totem, ont certainement contribué au choix de cet emblème.

Au début de l'invasion allemande, le 10 mai 1940, Roger Delannay est attaqué par une dizaine d'avions ennemis durant une mission de reconnaissance. Il ne peut résister face à ces engins perfectionnés et trop nombreux et est abattu au-dessus de Melveren près de Saint Trond. Roger Delannay est le premier pilote belge à périr durant les hostilités de mai 1940. Il a tout



amper 24 jaar oud.

In 1966, eerde de Belgische Luchtmacht Roger Delannay door hem het peterschap over de 93B promotie piloten toe te kennen. In 2000 huldigde de stad Sint Truiden Roger Delannay met een gedenksteen op het ereperk van de gesneuvelden.

Op 10 mei 2005, 65 jaar na het neerstorten van het toestel was er de inhuldiging van het nieuwe monument en het open stellen van de "Tuin Roger Delannay", in het centrum van zijn geboortestad Doornik. De plechtigheid werd o.a. bijgewoond door de plaatselijke autoriteiten, vaderslandslievende

verenigingen, drie piloten van de promotie 93B, en Juliette Liska en Hubert Verstraeten als vertegenwoordigers van DAKOTA. Na de toespraak door Christian Delannay, broer van Roger, was het de beurt aan kolonel vlieger Lallemand DFC, die het relaas bracht van de gebeurtenissen op 10 mei 1940. Na de plechtigheid, overvlogen twee F-16 toestellen het centrum van Doornik.



juste 24 ans.

En 1966, la Force Aérienne Beige honore Roger Delannay en lui conférant le parrainage de la promotion pilotes 93B. En 2000, la ville de Saint Trond rend hommage à Roger Delannay en érigeant une stèle commémorative sur le champ d'honneur.

Le 10 mai 2005, exactement 65 ans après les faits, ont eu lieu l'inauguration d'un nouveau monument et l'ouverture du "Jardin Roger Delannay" au centre de Tournai, sa ville natale. Parmi ceux qui assistaient à la cérémonie se trouvaient les autorités locales, des associations patriotiques, trois

pilotes de la promotion 93B, ainsi que Juliette Liska et Hubert Verstraeten en tant que représentants de DAKOTA. Après un discours prononcé par Christian Delannay, frère de Roger, le colonel aviateur Lallemand DFC a relaté les événements du 10 mai 1940. Deux F-16 ont survolé le centre de Tournai après la cérémonie.

Biographie du colonel aviateur Alex Binon

C'est à l'occasion du premier anniversaire du décès du colonel aviateur e.r. Alex Binon, commandant du 15 Wing 1960-1962, qu'a été présentée sa

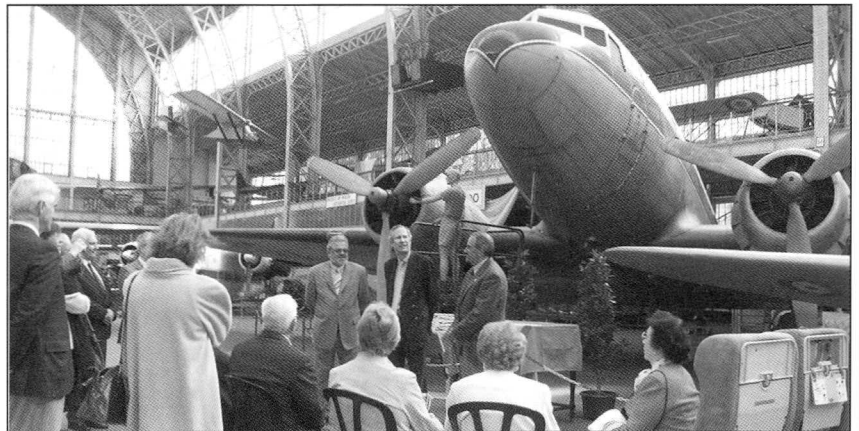
Biografie van kolonel vlieger Alex Binon

Naar aanleiding van de eerste verjaardag van het overlijden van kolonel vlieger b.d. Alex Binon, bevelhebber 15 Wing 1960-1962, werd op 18 mei in het Lucht- en Ruimtevaartmuseum te Brussel zijn biografie voorgesteld. Het korte en mooi geïllustreerde werk is geschreven door Dominique Hanson, professor aan de Koninklijke Technische School van Saffraanberg. Deze korte voorstelling vond plaats in aanwezigheid van de zoon en de echtgenote van Alex Binon. Axel Vermeesch vertegenwoordigde DAKOTA.

Bezoek van onze trouwe vrienden, de oorlogsveteranen van de RAF

Van vrijdag 20 tot maandag 23 mei mochten wij nogmaals vijf van onze bevrijders van '45 verwelkomen in Meisbroek. Na hun inkwartiering werden zij ontvangen en rondgeleid in ons nieuw Centrum. Ze waren vol lof en verzekerden ons dat zij ons zullen blijven helpen met foto's, artikels, herinneringen en dergelijke.

Op zaterdag 21 mei brachten wij hen naar Ieper, waar we de voor Engelsen zeer betekenisvolle Menenpoort en de tentoonstelling "In Flanders Fields" bezochten. Nog steeds onder de indruk van deze prachtige audiovisuele evocatie van de gruwelen van de Eerste Wereldoorlog bezochten wij met hen het Luchtvaart-



biographie le 18 mai dernier au Musée de l'Air et de l'Espace à Bruxelles. Cet ouvrage, court et très bien illustré, est l'œuvre de Dominique Hanson, professeur à l'Ecole Royale Technique de Saffraanberg. Sa présentation a eu lieu en présence du fils et de l'épouse d'Alex Binon. Axel Vermeesch représentait le DAKOTA.

Visite de nos fidèles amis, les vétérans de la RAF

Du vendredi 20 au lundi 23 mai, nous avons pu accueillir à nouveau cinq de nos libérateurs de '45 à Meisbroek. Après la découverte de leur cantonnement, ils furent reçus et guidés dans notre nouveau



museum van Wevelgem. Ook dit kleine maar goed gevulde museum, dat door slechts enkele vrijwilligers opgericht werd in een Duitse hospitaalbunker nabij de controletoeren van het vliegveld, is zeker een bezoekje waard.

Zondagmiddag mocht iedereen tot rust komen in DAKOTA A, waar wij herinneringen uitwisselden bij een video over het ontstaan, de twee openingsceremonies, en andere activiteiten van ons Centrum.

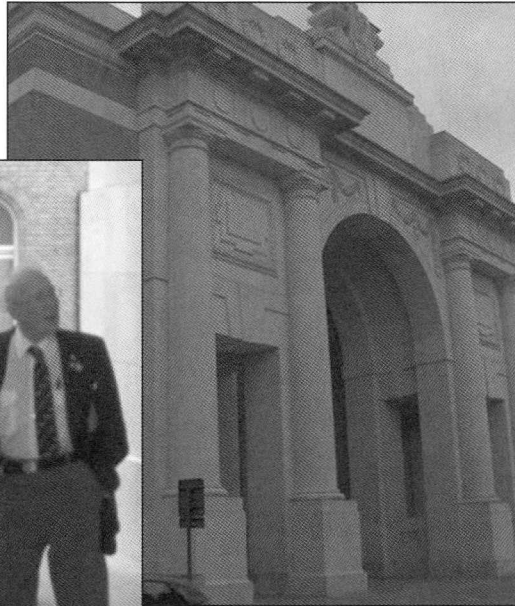
Gedurende de ganse duur van hun bezoek bleven onze gasten ons overstelpen met "war stories" die we niet vlug zullen vergeten! Het afscheid viel iedereen zwaar, maar: "they

Centre. Ils nous ont couverts d'éloges et nous ont assuré qu'ils continueraient à nous aider par des photos, des articles et des souvenirs.

Samedi 21 mai, nous les avons amenés à Ypres, où nous avons visité la Porte de Menin, porte pleine de signification pour les Anglais et l'exposition "In Flanders Fields". Toujours impressionnés par cette grandiose évocation audiovisuelle des atrocités de la Première Guerre Mondiale, nous avons visité avec eux le musée de l'Aviation de Wevelgem. Ce dernier, pas bien grand mais fort riche, construit par seulement quelques bénévoles dans un abri-hôpital allemand tout près des tours de contrôle de l'aéroport, vaut certainement la visite.

Dimanche après-midi, chacun a pu se reposer au DAKOTA, où nous avons échangé des souvenirs en regardant une vidéo sur l'origine, les deux cérémonies d'ouvertures et les autres activités de notre Centre.

Pendant toute la durée de leur visite, nos invités n'ont pas cessé de nous abreuver de leurs "war stories" que nous n'oublierons pas de sitôt! Les adieux furent pénibles, mais: "they were a/fooking forward to meeting us again in October"! Nous espérons les revoir tous en bonne santé.



were a/fooking forward to meeting us again in October"! Wij hopen hen dan allemaal in goede gezondheid weer te zien.

**DeVZW
DAKOTA dankt
AGPM voor de
zeer
gewaardeerde
sponsoring van
DAKOTA News**

**L'ASBL
DAKOTA
remercie AGPM
pour le
sponsoring très
apprécié de
DAKOTA News**



**ASSOCIATION GÉNÉRALE
DE PRÉVOYANCE MILITAIRE**

**Boulevard A. Reyers 10 bte 2
1030 BRUXELLES**

**Tél: 02 126 20 49
Fax: 02 126 14 68
e-mail: info@agpm.be**

**ALGEMENE VERENIGING
VOOR MILITAIRE VOORZORG**

**A. Reyerslaan 10 bus 2
1030 BRUSSEL**

**Tel: 02 126 20 49
Fax: 02 126 14 68
e-mail: info@agpm.be**

Een nacht in Kata-Kali

of: "it is never too late to say thank you"

Tekst en foto's: luitenant-generaal b.d. Michel Mandl
vertaling door Léon Haderman

Dit relaas, dat een eerbetoon wil zijn voor de "ploeggeest" van een bemanning tijdens een zending, werd geschreven tijdens een vlucht C-130 Kinshasa-Dakar eind 1980. Ik was destijds verbonden aan het kabinet van defensie. Oe toenmalige kabinetschef, generaal-majoor Paelinck, vond het nuttig dat ik zou deelnemen aan een Zaïre zending. In die tijd was er het ganse jaar door een C-130 permanent in Kinshasa. Ter gelegenheid van een lokale oefening werd een tweede C-130 in versterking gestuurd voor een tiental dagen.

Een gil in de nacht.. Ik schrik wakker en kijk op mijn uurwerk.. Het is haast 2 uur 's morgens.. De regen is opgehouden.. Door de half open deur blaast er een fris briesje in mijn gezicht.. Naast mij, ligt de zevenjarige Jonathan, in een diepe slaap verzonken.. Nog drie uren, en het is vroeg



opstaan geblazen voor de bemanning van de C-130 die de herstelling van een motor moet verder zetten.

Wij bevinden ons aan de rand van het equatoriale oerwoud op een 100 km van Gbadolite, geboortestad van President Mobutu.. De opdracht van de C-130 was het opleidingscentrum van de Zaïrese commando's in Kata-Kali te bevoorraden.. Wij waren 's morgens vertrokken vanuit Kinshasa, en hadden 's middags in de mess gegeten in het gezelschap van twee sympathieke Belgische commando's: Guy Waghenaere en Léon Debacker (ook "le Barbu" genoemd).. Ik had beiden al ontmoet in het kader van een antropologische missie in Niger zowat 18 jaar geleden.. Léon woont nu in Kata-Kali samen met zijn Zaïrese echtgenote uit de Kasai streek en hun twee kinderen.. Guy, een verstokte vrijgezel, moet met ons vertrekken naar Kinshasa, voor een missie van drie

Une nuit à Kata-Kali

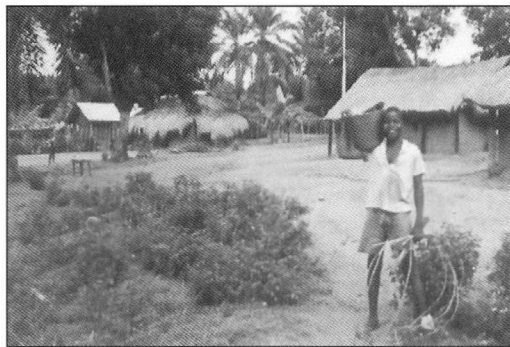
ou: "it is never too late to say thank you"

Texte et photos : lieutenant-général e.r. Michel Mandl

Ce récit, qui se veut être un hommage au dévouement et «team spirit» d'un équipage en mission, a été rédigé au cours d'un vol C-130 Kinshasa-Dakar fin des années 1980. Je me trouvais à ce moment au Cabinet de la Défense. Le Chef de Cabinet de l'époque, le général-major Paelinck, avait estimé utile que je participe à une mission Zaïre. Dans ce temps là, nous avions en permanence un C-130 à Kinshasa. A l'occasion d'un exercice local, un deuxième C-130 avait été envoyé en renfort pour une dizaine de jours.

Un cri strident dans la nuit.. Je me réveille en sursaut.. Je regarde ma montre.. Il est près de 2 hr du matin.. Il a cessé de pleuvoir.. Un petit vent frais me caresse le visage par la porte entr'ouverte de la chambre.. A côté de moi, dans son petit lit, Jonathan sept ans, dort profondément.. Encore trois heures et ce sera le réveil fort matinal pour l'équipage du C-130 afin de continuer dès la levée du jour, la réparation du moteur en panne.

Nous sommes à la lisière de la forêt équatoriale à quelque 100 km de Gbadolite, ville natale du Président Mobutu. La mission consistait à approvisionner Kata-Kali, centre de formation des commandos zaïrois. Partis de Kinshasa le matin, nous avons pris le déjeuner au mess avec deux sympathiques commandos belges: Guy Waghenaere et Léon Debacker, dit le Barbu. J'avais rencontré l'un et l'autre dans le cadre d'une expédition anthropologique au Niger quelque 18 ans auparavant.. Léon vit à Kata-Kali avec



son épouse zaïroise (de la région du Kasai) et deux enfants.. Quant à Guy, célibataire endurci, il doit repartir avec nous sur Kinshasa, en vue d'une mission de trois semaines dans l'embouchure du fleuve Congo,



weken naar de monding van de Congo-stroom in het kader van een rekruteringscampagne van Zaïrese kandidaat commando's.

Bij het in gang zetten van de C-130, rond 15 uur, wil echter de linker binnenmotor niet starten. Men haalt de riemen boven om de schroeven te doen draaien... njet! De mecaniciens klimt op de ladder. De diagnose is snel gemaakt ... de starter doet het niet. Voor mij is dit een zware tegenslag. Het is donderdag en ik moet morgen vanuit Kinshasa met de andere C-130 terug naar België vertrekken. Indien wij niet kunnen herstellen kom ik niet op tijd in Meisbroek en mis ik de communie van mijn zoon Jouri De bemanning is op de hoogte. We bekijken elkaar en iedereen voelt zich bij de zaak betrokken. De herstelling moet zo snel mogelijk geschieden.

Indien het niet lukt, zouden wij kunnen overwegen op te stijgen op drie motoren en hopen dat op een zekere snelheid de defecte motor zou starten. Dit vergt echter een voldoende lengte van de startbaan. Onze navigator, Jaco, duikt in de tabellen. In de cockpit is de temperatuur bij de 40 graden. De hitte is stikkend. Geen zuchtje wind. De vochtigheid benadert de 100%. De boordbevelhebber, Pitou, start één motor en contacteert Brussel op HF om toestemming te bekomen om op te stijgen volgens de procedure "wind mill start".

Volgens de documenten is de startbaan van Kota-Koli 6700 voet lang. Om zeker te zijn laten wij de lengte nagaan door behulp van een 4x4 voertuig. De brave chauffeur begrijpt niet wat men van hem verwacht. Majoor Gérard, kampoverste, beslist hem te vergezellen. Volgens Pitou hebben wij 7000 voet nodig. De majoor komt terug: 1805 meter.. Dit is niet genoeg. Wij moeten dus ter plaatse herstellen. Als alles goed verloopt, kunnen wij nog overwegen om op



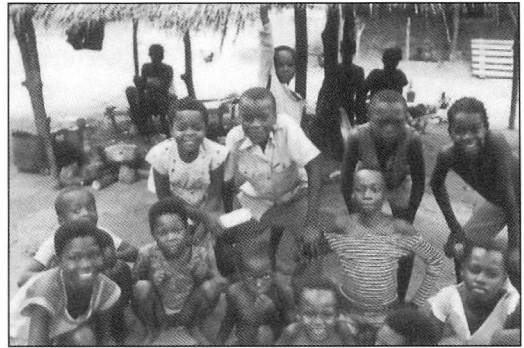
te stijgen gedurende de nacht met enkele jeeps en "goose necks" (noodlampen) als verlichting.

Phil Aelvoet, met wie ik naar België zou vliegen, is in vlucht op één uur van Kinshasa. Wij zijn in radio verbinding maar hij heeft niet genoeg brandstof voor een re-routing en het is te laat om bij te tanken en hier aan te komen voor het vallen van de nacht. "We are stuck!"

Al mijn hoop rust op de twee mecaniciens die al begonnen zijn de motor te openen en de starter er uit te halen. Nauwelijks zijn ze begonnen of het begint

dans le cadre d'une campagne de recrutement de candidats-commandos zaïrois.

Lors du démarrage de l'avion, vers 15 hr, pas moyen de faire prendre le moteur intérieur gauche. On



sort les lanières pour faire tourner l'hélice ... rien! Le mécano monte sur l'échelle. Le diagnostique est rapidement fait ... le démarreur ne tourne pas. C'est la panne. Pour moi, c'est la catastrophe, nous sommes jeudi, et demain, je dois reprendre l'autre C-130 qui rentre en Belgique. Si l'on ne parvient pas à réparer, je peux faire une croix sur mon retour samedi à Melsbroek, et dimanche je rate la communion du fiston Jouri. L'équipage est au courant. On se regarde tous d'un air complice. Il faut réparer au plus vite.

Si ce n'est pas possible, on pourrait envisager un décollage trois moteurs en espérant, après avoir atteint une certaine vitesse, de faire prendre le moteur défaillant. Cela nécessite toutefois une certaine longueur de piste. Notre navigateur, "Jaco", plonge dans ses tables. La température avoisine facilement les 40° dans le cockpit. La chaleur est torride. Pas un souffle de vent. L'humidité est proche des 100%. Pitou, le commandant de bord, fait démarrer un moteur pour contacter Bruxelles en HF afin d'obtenir l'autorisation de pouvoir décoller en procédure «wind mill start».

Kota-Koli fait 6700 pieds selon les documents disponibles. Pour en être sûr, on envoie la 4X4 mesurer exactement la longueur de la piste. Le brave chauffeur zaïrois ne comprend pas très bien ce que nous lui voulons, et le major Gérard, chef du camp, l'accompagne. «Il faut 7000 pieds» annonce Pitou. Le major revient: 1805 mètres. Pas suffisant. Il faut donc réparer sur place. Si tout marche bien, on pourrait même envisager un décollage de nuit avec un balisage de fortune: quelques jeeps et des «goose-necks» (lampes de secours).

Phil Aelvoet, avec qui je suis supposé rentrer demain est «airborne» à une heure de Kinshasa. Nous sommes en contact, mais il n'a plus assez de carburant pour se dérouter et il est trop tard pour «refueller» et arriver avant la tombée de la nuit. "We are stuck!"

Tous mes espoirs se reportent sur les deux mecaniciens qui ont déjà entrepris d'ouvrir le moteur et d'enlever le starter défaillant. Ils ont à peine commencé lorsque les premières gouttes se mettent à tomber. C'est la drache équatoriale de fin de journée.

te regenen. Een echte "drache tropieale". Toch geven de mecaniciens de moed niet op. De Zaïrese stouwer die ons vergezelt houdt de ladder vast.. Hij heeft last om te ademen, zo sterk zijn de regen en de windstoten. Onverstoorbaar probeert Ludo de defecte starter los te maken. Vanuit de C-130 deur richt ik mijn ogen op de twee helden van de dag. De nieuwe starter wordt uitgepakt.. Ieder vliegtuig heeft een minimum van wisselstukken aan boord. Geen geluk! Het is een recent model dat niet compatibel is met de fixatiepunten van het oud model.. Toch gaan ze het trachten te monteren.

Het regent harder en harder. Jaco, die mijn belabberd gezicht opmerkt, stelt voor om mij naar de mess te brengen, een klein gebouw uitgebaat door Jacqueline, de echtgenote van Léon. Bij het verlaten van het vliegtuig, wil ik mijn vliegvest aan de Zaïrees geven, want hij rilt van de kou.

De co-pilot D. Köller, zoon van één van mijn vroegere moniteurs op Fouga, geeft hem zijn vest.. Zijn ogen schitteren van blijdschap.. Op de ladder, 2,5 m van de grond, is Ludo nog altijd aan het trachten de nieuwe starter te installeren. In plaats van naar de mess te gaan, worden Manu en ik door Léon bij hem thuis uitgenodigd. En dan het lange wachten. Jacqueline schenkt ons koffie. Om 18 uur meldt de major dat er voor 20 uur geen vertrek zal plaats hebben, dus hebben wij ruim de tijd voor het avondmaal.

De "boy" zet de tafel. Een echt Belgisch diner: geperste kop, ham en gruyèrekaas. Léon schenkt ons zijn lievelingsdrank, een gin-cola. Wij gaan aan tafel. Onze moraal stijgt hoewel wij sceptisch blijven over onze kans om in de volgende uren te kunnen vertrekken gezien de aanhoudende zware regen. Het is 19 u 30. De jeep is ons niet komen halen. Enkele ogenblikken later komt de ganse bemanning aan. "Sorry Mich, maar wij slagen er niet in de uitlaat te bevestigen op de starter.. Morgen vroeg proberen wij opnieuw".

Léon vindt dat het moment gekomen is om wat bier te halen uit de koelkast (werkt op petroleum). Het is tijd voor "war stories". Onze gastheren initiëren ons in het leven in de "brousse". Er worden ons met veel animo Kongolese verhalen en legendes verteld. Er is elektrische stroom vanaf 18 uur. Léon zet een muziekcassette op en de kinderen wachten om videofilms te bekijken. Er zijn meer dan 300 films op cassette voor de resterende twee jaar in Kota-Koli.. Passie voor films, boeken over Afrika ... en twee kinderen die meestal thuis zijn, gezien Jacqueline zelf instaat voor hun lesprogramma. Er bestaat geen school en er zijn geen andere kinderen.

Ik hoor lawaai.. De mecaniciens begeven zich al naar het vliegtuig. Nog een kreet in de nacht.. Tijdens het ontbijt in het schemerlicht - confituur Bonne

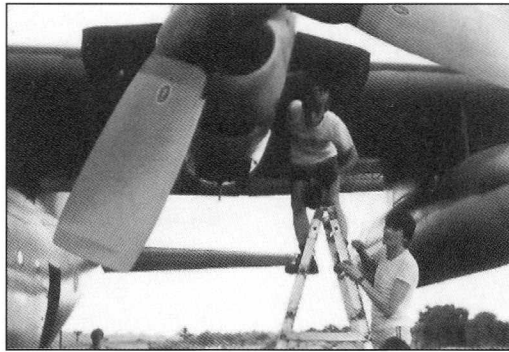
Les mécanos ne se laissent pas découragés pour autant.. L'arrimeur zaïrois qui nous accompagne tient l'échelle. Il a peine à respirer, tant les rafales de pluies sont violentes. Imperturbable, Ludo essaye d'enlever la pièce défectueuse. Le démarreur a cassé net. De la porte avant du C-130, mes yeux sont rivés sur les héros de l'heure. Le nouveau démarreur est déballé. Chaque avion emporte un minimum de pièces de rechange. Inscrivez pas de chance! C'est un modèle plus récent non compatible avec certaines fixations utilisées avec l'ancien. Mais qu'à cela ne tienne, ils vont quand même essayer de le monter.

La pluie redouble d'intensité. Voyant ma mine déconfitée, Jaco propose de me reconduire au mess, petite battisse tenue par Jacqueline, la femme de Léon. En sortant de l'avion, je propose ma veste de vol Mirage au zaïrois. Il grelotte que cela fait pitié à voir.. D. Köller le co-pilote, fils d'un de mes anciens moniteurs. Fouga, lui tend sa veste. Ces yeux brillent de contentement.. Sur l'échelle, à 2,50 mètres de haut, Ludo s'affère toujours pour essayer de remettre le nouveau démarreur. Au lieu d'aller au mess, Léon nous invite, Manu et moi, à venir chez lui. Commence une longue attente. Jacqueline me sert un café. A 18 hr, le major nous annonce qu'un départ n'est pas envisagé avant 20 hr et que nous avons donc le temps de souper.

Le «boy» met la table et amène les provisions fraîchement acheminées de Belgique. De la tête de veau, du jambon cuit, du fromage de gruyère, une table typiquement beige. Léon me sert vite un gin-coca. C'est également sa boisson préférée. Nous passons à table, le moral remonte, bien qu'avec ce qui tombe sur la piste, je suis plutôt sceptique quant à un décollage dans les heures qui suivent.. A 19.30 hr, la jeep n'est toujours pas venue nous chercher. Quelques instants plus tard, c'est d'ailleurs tout l'équipage qui se ramène. «Sorry Mich, mais on ne parvient pas à remettre le tuyau d'arrivée d'air sur le démarreur.. On réessaye demain matin».

C'est l'instant attendu par Léon pour sortir les bières du frigo à essence. C'est l'heure des «war stories». Nos hôtes nous initient à la vie en brousse. Histoires et légendes congolaises nous sont racontées avec verve et entrain. L'électricité fonctionne depuis 18 hr. Léon a mis une cassette musique et les enfants attendent de visionner une vidéo. Plus de 300 films en cassette pour les deux ans qu'ils doivent encore séjourner à Kota-Koli.. Une passion pour les films, des livres sur l'Afrique ... et deux enfants qui sont la plupart du temps à la maison, vu que c'est Jacqueline qui les éduque toute seule. Il n'y a pas d'école, ni d'autres enfants.

J'entends du bruit.. Ce sont nos mécanos qui se rendent déjà à l'avion. Encore un cri dans la nuit. Au petit déjeuner que nous prenons dans la pénombre





Maman, Maredsouskaas, filter koffie, en een boy die de rommel en schade opruimt die veroorzaakt werden door het hevige onweer van de voorbije nacht - verneem ik dat het gaat om een klein dier, een "luiaard" genaamd. Het heeft de gewoonte om vanuit de toppen van de bomen deze scherpe kreten te uiten. Het komt enkel uit de bomen, met uiterst trage bewegingen, om zijn behoefte te doen, als in een vertraagde film.

Een verwarrend land, in vele aspecten Volgens onze gastheren is dit een kwestie van gewoontes. Maar kan men zich werkelijk wennen aan schorpioenen in de douche, insecten die je onverwachts steken, blanken, zwarten die verdwijnen in het woud waar men zich niet teveel durft in wagen? Akkoord, het zijn oude verhalen, maar ogenschijnlijk blijft men die zich herinneren zoals blijkt uit de macabere voorbeelden die men ons beschrijft... Ook hekserij -men lacht hiermee- maar de verhalen hieromtrent zijn op zijn minst vreemd: plotse dood van een dorpshoofd, regenbuien op aanvraag, zware onweders die ophouden om de begrafenis van mevrouw Mobutu mogelijk te maken.

Zaire, land van contrasten, waar de plantrekkerij van de armen het enige wapen is voor de overgrote meerderheid van de bevolking om te overleven, en dit vooral in de grote steden. Enerzijds de schandelijke verkwistingen van de rijkdommen van het land, uitgebuit door de besturende minderheid, anderzijds "citoyens" die enkel kunnen hopen op een mirakel dat hen zou toelaten te overleven. En daar er zich geen mirakels voordoen eet men dan maar om het even wat, al wat leeft, al wat beweegt of bewogen heeft, al wat groeit of aan het groeien is (groen fruit en groente, daar er geen tijd is om ze te laten rijpen).

Op de luchthaven van Kinshasa, van waaruit wij een tiental dagen hebben gevlogen op de meeste grote steden, was ik getuige van het meest opmerkelijk voorval, dat zeer representatief is van een erbarmelijke economische situatie. Op een morgen worden de vliegtuigen van de FAZ (Force Aérienne Zaïroise) met veel mankracht naar de ondergrondse "refueling" punten geduwd over een afstand van 7 à 800 meter. Na de refueling worden de vliegtuigen teruggeduwd naar de loods. Men wacht de ganse dag op de piloten die niet komen opdagen. De volgende morgen, zelfde scenario daar de brandstof gedurende de nacht "vervlogen" is. In werkelijkheid is ze uit de brandstoftanks gezogen in alle maten van bussen. Hoe hoger de graad, hoe groter de bus. Soms, ter gelegenheid van een of andere manifestatie, stijgt er een vliegtuig op. In januari slaagden ze er nog in een Mirage in de lucht te krijgen nadat de piloot een snelle conversie had ondergaan. Na slechts een paar trainingsvluchten, waagde de piloot manoeuvres op lage hoogte boven de officiële tribune. Alles liep goed af,

- confiture Bonne Maman, fromage Maredsous, café filtre et un boy qui nettoie déjà la terrasse à la suite des dégâts provoqués par les pluies diluviennes de la nuit - j'apprends qu'il s'agit d'un petit animal appelé «paresseux». 11a la particularité de pousser ces cris stridents la nuit, perché haut dans son arbre, immobile, des jours entiers, ne descendant que pour faire ses besoins, d'une lenteur incroyable dans le moindre de ses mouvements, comme s'il était filmé au ralenti.

Pays déroutant à bien des égards ... question d'habitude, m'expliquent mes charmants hôtes. Mais peut-on vraiment s'habituer aux scorpions dans la douche, les mouchettes qui piquent sans prévenir, les blancs, les noirs qui disparaissent dans la forêt ou l'on n'ose quand même pas trop s'aventurer. D'accord, ce sont de vieilles histoires, mais apparemment on s'en souvient encore très bien comme le prouve les détails macabres que l'on ne se prive pas de vous décrire. La sorcellerie aussi, on en rit, mais les histoires troublantes que l'on vous raconte sont pour le moins étranges, bien qu'elles ne résistent sans doute pas à une analyse rationnelle: des morts subites de responsables de village, des pluies qui s'abattent sur demande, des orages qui s'arrêtent pour permettre l'enterrement de la citoyenne Mobutu.

Zaire, pays de contraste, ou la débrouillardise des pauvres est la seule arme qui permette à la majorité de la population et plus particulièrement de la population des grandes villes de survivre. D'une part, gaspillage éhonté des richesses du pays, dilapidé par une minorité dirigeante, d'autre part des «citoyens» qui en sont réduits à espérer que chaque jour un miracle se produise et leur permette de se nourrir. Et comme il n'y a pas de miracle, on mange n'importe quoi, c'est-à-dire tout ce qui vit, qui bouge ou qui a bougé, qui pousse ou qui devrait encore pousser (fruits et légumes verts, vu que le temps manque pour les laisser mûrir).

A l'aéroport de Kinshasa, d'ou nous avons opéré pendant une dizaine de jours vers la plupart des grandes villes du pays, j'ai été témoin de scènes particulièrement cocasses, assez bien représentatives d'une situation économique désastreuse. Le matin, les avions de la Force Aérienne Zaïroise (FAZ) sont poussés à grand renfort de bras vers les points de «refueling» sous-terrain distants de 7 à 800 mètres.

Le plein effectué, les avions sont repoussés dans le hangar. Toute la journée, le personnel attend vainement l'arrivée des pilotes. Le lendemain, on recommence la manœuvre, car l'essence s'est évaporée. En fait, les avions ont été siphonnés à l'aide de petits récipients dont la taille est proportionnelle au grade. Parfois, en vue de l'une ou l'autre manifestation, un avion vole. En janvier, ils ont encore réussi à faire voler un Mirage, après que le pilote ait rapidement





maar wat een paniek in de rangen en vooral bij de Belgische "coöperanten" die op de hoogte waren van de gebrekkige ervaring van de piloot.

Drie dagen eerder was ik persoonlijk getuige van het vertrek van drie Macchi's (opleidingsvliegtuigen), iets heel uitzonderlijks! 's Anderendaags, terwijl wij al in vlucht waren, maakten zij opnieuw zo'n vlucht met de zes piloten van de FAZ aan boord. Geen enkele is teruggekeerd. Naar het schijnt werden zij in een "holding" gezet om een Amerikaanse C-141 door te laten. Gedurende dit manoeuvre is de nummer 2 in botsing gekomen met de leider. De nummer 3 werd geraakt door brokstukken en stortte eveneens neer. Slechts één piloot overleefde dit ongeluk.

Somers (Zoba), ex-piloot van de Belgische Luchtmacht met wie ik nog gevlogen heb als leerling, had ze allen opgeleid. Begrijpelijk was hij zwaar aangedaan door dit ongeval. 's Avonds heeft onze bemanning hem ontmoet in de bar van het MTB (Militaire Technische Bijstand). Hij zag er niet te best uit.

Het is 6u15 als wij naar ons vliegtuig gaan. Gisteren gebruikten wij dezelfde weg en ik kon enkele foto's nemen. Kinderen kwamen uit alle richtingen om gefotografeerd te worden. De lokale hutten zien er heel netjes uit. In het algemeen krijgt men een indruk van netheid, wat in groot contrast staat met het spektakel in Kinshasa waar allerlei rommel en afval zich ophoopt in de straten en grachten.

Bij onze aankomst aan het vliegtuig zijn de mecaniciens al op de ladder. Zij hebben bedacht om de bestaande koppeldarm uit te rekken door hem eerst te verwarmen en twee ineengeklonken colabusjes als verlengstuk te gebruiken. Om hen niet te storen ga ik een wandeling maken langs de startbaan.

De zware regen heeft niet veel sporen nagelaten. Aan de randen van de startbaan liggen nog enkele grote plassen water. Sommigen doen er hun was in terwijl anderen zich bevoorraden in drinkwater. Een jong meisje wandelt terug naar haar hut met een grote kom op haar hoofd. Een plastic emmer blijft achter, drijvend op het water. Alles wordt op het hoofd gedragen en enkel door de vrouwen. Bij het instappen in de C-130 zien wij dikwijls zaken die wij, gevoelige personen, moeilijk kunnen aanvaarden. Vrouwen dragen de kinderen en de bagage. De mannen stappen zeer zelfbewust in het vliegtuig als alles is geladen en storen er zich aan als wij de vrouwen helpen.

Ik keer terug naar het vliegtuig. De berichten zijn positief. Ik begeef mij op de vleugel via het cockpitvenster. De zon breekt door de wolken en de mist die nog in de bomen hangt. Een prachtig zicht en een

effectuë een conversie avec notre dupe national. Après seulement quelques vols d'entraînement, le pilote s'est risqué à effectuer des manœuvres à basse altitude au-dessus des tribunes officielles. Cela s'est bien passé, mais quelle panique surtout parmi les coopérants belges au courant de son manque d'expérience.

Il y a trois jours, chose assez exceptionnelle, j'ai moi-même été témoin du décollage de trois Macchi (jet d'entraînement). Le lendemain, pendant que nous étions déjà en mission, ils ont refait un vol avec à bord, les six pilotes de la FAZ. Pas un seul n'est rentré. Apparemment, ils ont dû se mettre en attente pour laisser passer un C-141 américain, et au cours de cette manœuvre, le numéro deux a percuté le leader. Le second ailier aurait été touché par les débris d'avion et a également crashé. Un seul pilote a survécu l'accident. Somers (dit Zoba), ancien pilote de la Force Aérienne Beige, avec qui j'avais encore volé comme élève, les avait tous formés. On peut comprendre qu'il ait été profondément affecté par cet accident. Le soir, l'équipage l'avait rencontré au bar de la Coopération Technique Militaire (CTM), il était en piteux état.

Il est 6hr15, nous nous rendons à l'avion. Hier après-midi, nous avons emprunté la même route. J'ai pu prendre quelques photos. Les enfants accourent de toute part pour pouvoir être photographiés. Les cases sont d'une grande propreté. De l'ensemble se dégage une impression de netteté qui contraste beaucoup avec le spectacle désolant offert à Kinshasa où les immondices s'accumulent sur les trottoirs et dans les fossés. Nous arrivons à l'avion. Les mécanos sont déjà sur l'échelle. Ils ont imaginé d'étirer le tuyau existant en le chauffant et de lui adjoindre des canettes de Coke emboîtées les unes aux autres. Pour ne pas les énerver, je vais faire un petit tour de piste.

La pluie n'a laissé que peu de traces. Au bord de la piste, de grandes marres se sont formées. On s'y lave, on fait la lessive ou on s'approvisionne en eau. Une jeune fille s'en retourne à la case, une grande bassine sur la tête, laissant un seau de plastic flotter sur l'eau. Tout se porte sur la tête et seules les femmes portent quelque chose. Lors des embarquements dans le C-130, nous assistons souvent à des scènes difficilement supportables pour les cœurs galants que nous sommes. Les femmes portent enfants et bagages. L'homme monte hautainement dans l'avion quand tout est chargé. Lorsque nous osons aider, ils sont bien sûr vexés.

Je reviens à l'avion. Les commentaires sont plutôt positifs. Je monte sur le dessus de l'aile par l'é-





ideale temperatuur. Wij zouden deze momenten willen verlengen, ware het niet van de spanning. Geen enkel geluid stoort onze artiesten. De twee piloten zijn mij komen vervoegen op de vleugel. Pitou filmt het werk van onze twee onvermoeibare mecaniciens. Even een zoom op de "mama's" die hun was doen in het water langs de startbaan en, dichterbij ons, op een twintigtal Zaïrese passagiers die wij terugbrengen naar Kinshasa. Waar hebben die de nacht doorgebracht? Ze zien er opmerkelijk fris uit. Wat hebben ze gedaan om niet druipnat te zijn? Misschien hebben ze de nacht in de controletoren doorgebracht ... mysterie. Onze Zaïrese stouwer draagt nog steeds het piloten vest en lacht zijn tanden bloot, duidelijk gelukkig met de nacht die hij in Kota-Koli heeft doorgebracht.

Rond 7u30 sluit de mecanicien de luiken van de motor. Hij is klaar, nu is het aan de anderen. Bemanning en passagiers nemen plaats in het vliegtuig. De spanning stijgt. Phil zou ons eventueel kunnen komen depanneren indien de motor nu niet zou starten, maar wij zouden sowieso een dag verliezen. Dus moeten de motoren starten: "Cockpit check". We zien er goed uit met onze baard van 24 uren. De mecano staat voor het vliegtuig en geeft het sein om te starten. De flight engineer drukt op enkele knopjes. De piloot start. De schroef draait, lawaai, de motor doet het! Een blik op de instrumenten. Alles schijnt normaal: temperatuur, olie, druk, OK. "We did it!" Of beter gezegd: "they did it!"... We geven elkaar enkele stevige schouderklopjes. De vreugde staat op mijn gezicht te lezen. Langs de radio vraag ik aan Phil de champagne klaar te zetten bij onze aankomst in Kinshasa. De andere motoren starten zonder problemen. Vijf minuten later zijn wij in de lucht. Wij overvliegen het vliegveld en wiegen onze vleugels boven het kamp als teken van dank voor de gulle gastvrijheid. Wij klimmen op weg naar Kinshasa. Radioverbinding met Phil: landing in Kinshasa voorzien om 10 uur. Wij zullen deze avond nog Dakar kunnen bereiken en ... Inch Allah, ik zal aanwezig zijn op de communie van Jouri

Mei 88.

Nogmaals mijn dank aan de bemanning van deze "Zaïrese zending" en tevens aan onze gastvrouwen gastheer, Jacqueline en Léon, voor hun warme ontvangst en gastvrijheid. Het is nooit te laat om "Thank you" te zeggen.

coullé du cockpit. Le soleil apparaît au travers des nuages bas de brumes qui traînent sur la cime des arbres. Splendide spectacle, une température idéale. S'il n'y avait pas ce suspens, des moments que l'on aimerait voir se prolonger. Pas un bruit ne vient troubler le travail des artistes. Les deux pilotes sont venus me rejoindre sur l'aile. Pitou filme le travail de nos vail-lants mécanos, un zoom sur les mamans qui lavent leur linge le long de la piste et plus près de nous, la ving-taine de passagers zaïrois que nous ramenons à Kinshasa. Ou ont-ils passé la nuit? Leur état de fraîcheur est remarquable. Comment ont-ils fait pour ne pas être trempés? Peut-être la tour de controle leur aservi de refuge ... mystère. Notre arrimeur zaïrois porte toujours la veste pilote et sourit à pleines dents manifestement heureux de la nuit passée à Kota-Koli.

A 7hr30, le mécano referme le capot. Il a terminé, aux autres de jouer maintenant. Equipage et passagers prennent rapidement place à bord de l'avion. La tension monte. Phil pourrait éventuellement venir nous dépanner au cas où cela ne prendrait pas, mais cette alternative nous fait de toute façon perdre un jour. Il faut donc que cela démarre. «Cockpit check», nous avons belle mine avec nos barbes de 24 heures. Le mécano est devant l'avion, les écouteurs branchés. Il donne son accord pour le démarrage. Le flight engineer actionne quelques boutons. Le pilote démarre. L'hélice tourne, du bruit, il prend! Un coup d'œil aux instruments, tout bouge normale ment, température, huile, pression, OK. "We did it!" ou plutôt "they did it!". On se donne de grosses claques dans le dos. Je rayonne et demande que Phil fasse préparer le champagne à l'arrivée à Kinshasa. Les autres moteurs démarrent sans problème. Cinq minutes plus tard, nous sommes en l'air. Passage sur l'aérodrome, un petit battement d'aile au-dessus du camp en signe de gratitude pour l'accueil oh combien chaleureux de nos hotes et nous voilà en montée pour Kinshasa. Contact avec Phil: atterrissage prévu à 10 hr. Nous pourrions faire Dakar ce soir et ... Inch Allah, je pourrai assister à ta communion, Jouri!

Mai 1988.

Avec encore tous mes remerciements aux membres d'équipage de cette «mission Zaïre» et à nos hotes, Léon et Jacqueline, pour la chaleur de leur accueil. It is never too late to say «Thank you».

Axum in Ethiopië

Twee luchttransportrecords: 1985 en 2005

Juni 1985 : Hercules C-130 H

Uit "Twee jaar humanitaire zendingen met de 15 Wing" door kolonel vlieger Karel Vervoort.

In 1985 blijft in Ethiopië de jarenlange hongersnood aanslepen. Belgische C-130 vliegtuigen brengen en verdelen massaal voedsel voor rekening van het Comité van het Internationale Rode Kruis en verschillende NGO's

Een mooie dag in mei 1985, kwart na zes 's morgens in Addis Abeba. De piloot "Clear number three?", de loadmaster: "Number three clear!". De C-130 wordt opgestart bestemming Asmara, via Axum. Tien minuten later bevinden we ons in de lucht, geladen met 18 ton bloem die in Axum moet afgeleverd worden.

Het is zeer stil op de radio, de Belgische C-130 is het

Axum en Ethiopie

Deux records de transport aérien: 1985 et 2005

Traduction : Jacques de Brouwer

Juin 1985 : Hercules C-130 H

Extrait du livre "Deux années de missions humanitaires du 15 Wing" par le colonel aviateur Karel Vervoort

En 1985, la famine en Ethiopie continue depuis des années. Ces avions C-130 belges transportent et distribuent de la nourriture en masse, pour le compte du Comité International de la Croix Rouge et différentes ONG's.

Un beau jour au mois de mai 1985, à six heures et quart du matin à Addis Abeba. Le pilote "clear number three?", le loadmaster: "number three clear!". Un C-130 décolle, destination Asmara via Axum. Il part avec 18 tonnes de farine qui doivent être déposées dans la capitale de la reine de Saba. A bord, la radio est très silencieuse, car notre avion est



eerste vliegtuig dat vertrokken is vanuit Addis Abeba. De geur van verse koffie vult onze neusgaten en de opgaande zon doet onze oogleden knipperen. Na 50 minuten vliegen begint de daling naar Axum, we zien de ons overbekende bergpiek opdoemen uit de

le premier à décoller d'Addis ce matin. Le soleil levant nous éblouit et déjà l'odeur du café frais nous plonge dans l'ambiance. Cinquante minutes plus tard, nous commençons la descente et nous pouvons admirer la montagne encore inviolée qui s'élève au delà de la



nevel die over de valeien hangt.. Na radiocontact met Axum zijn we klaar om te landen op landingsbaan 30. Juist voor de wielen de grond raken loopt er nog een koe over de baan! Geen probleem het lawaai van de vier motoren verjaagt het beest..

Aangekomen op de parkeerplaats wordt 18 ton voedsel in een minimum van tijd (20 minuten) uitgeladen door zingende Ethiopiërs. De laatste zak is amper uit het vliegtuig of motor nummer drie draait al weer. Deze keer is de bestemming Asmara, de hoofdstad van Eritrea, gelegen op 20 minuten vlucht van Axum. In Asmara staat een lading brandstof klaar. Met de gebruikelijke aanmoedigingen van de bemanning zoals "Tolo Tolo" is het vliegtuig 45 minuten na de landing klaar om op te stijgen met bestemming Axum.

In Axum hetzelfde scenario. Onderweg is het wel oppassen geblazen voor de reusachtige vogels die ons vliegtuig wel eens durven aanvallen, of vergaten hun vluchtplan te coördineren.

Alles verloopt vlot die dag. Brandstof en ladingen laten niet op zich wachten. Ook de laad- en losploegen werken zeer vlug, wat hen op het einde van de dag een beloning zal opleveren onder de vorm van koekjes en water.

Het ongelooflijke gebeurt.. Om 15 uur vertrekken we vanuit Asmara om een zevende keer 18 ton voedsel af te zetten in Axum! Een record werd gevestigd dat door niemand gebroken werd. "The Belgians did it again!".

Brief verstuurd in mei 1985 door de heer Paul Vermeirsch, Ambassadeur van België in Ethiopië, aan de heer Leo Tindemans, Minister van Buitenlandse Zaken:
"Het is een waar genoegen

brume. Le contact radio est établi avec la "cabane", oh pardon! ... la tour. Axum nous autorise à atterrir sur la piste 30. Juste avant que l'appareil ne touche le sol, une vache traverse encore nonchalamment «sa piste». Pas de problème, comme d'habitude elle s'enfuit dès qu'elle entend le bruit des moteurs.

Dès l'arrivée au parking, le déchargement commence. Les 18 tonnes de farine sont débarquées en vingt minutes, un temps record.

Les Ethiopiens sont en forme aujourd'hui! Le dernier sac est à peine dehors que le moteur numéro trois tourne déjà. Cette fois notre destination est Asmara, capitale de l'Erythrée, située à 25 minutes de vol vers le Nord.

A huit heures cinq, nous nous posons à Asmara. La cargaison et le carburant attendent

déjà. Trois quarts d'heures plus tard: «Tolo Tolo», ce sont les encouragements de l'équipe de chargement à l'équipage (et vice versa), l'avion est déjà prêt pour le retour vers Axum. C'est reparti! Mais attention aux oiseaux, une collision serait trap bête!

Ce jour là, tout marche comme sur des roulettes. Carburant et cargaison furent toujours prêts à temps. L'équipe au sol s'était vraiment surpassée. A 15 heures, le C-130 décollait pour la septième fois en direction d'Axum, avec 18 tonnes de farine à bord, établissant ainsi un record qui ne serait pas prêt d'être battu. «The Belgians did it again!».

Lettre envoyée en mai 1985, par Monsieur Paul Vermeirsch, Ambassadeur de Belgique en Ethiopie, à Monsieur Leo Tindemans, Ministre des Affaires Etrangères:

«Il nous est particulièrement agréable d'observer la manière d'agir du personnel





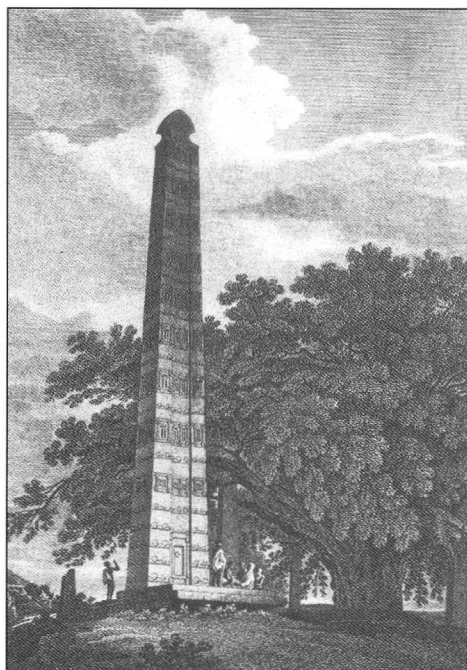
om onze mensen van de Belgische Luchtmacht hier aan het werk te zien. Ze zijn uitermate gemotiveerd en vervullen hun zending op een voorbeeldige wijze. Wij hebben alle redenen om fier te zijn op onze 15 Wing, die onze nationale kleuren op prachtige manier draagt. Het is goed te weten dat de 15 Wing reeds enkele records vestigde. Tot onlangs was alleen de Zweedse Luchtmacht erin geslaagd zes rotaties per dag te vervullen tussen Asmara en Mekele of Axum. Vorige week wist de Belgische Luchtmacht zeven rotaties te doen. Onze mensen waren over deze prestatie - met redenen - zeer fier. Deze prestatie vroeg van de bemanning meer dan een totale inzet.

Enkele dagen later kwam de 15 Wing er toe met twee C-130s op één dag tussen Asmara en Mekele of Axum een totaal van 230 ton te vervoeren. Ook dat was nog nooit gebeurd.

Ik denk dat het goed zou zijn al dit aan uw collega van landsverdediging mee te delen en hem te verzoeken de 15 Wing en meer bepaald de bemanningen die in Ethiopië werkzaam zijn of waren geluk te wensen om deze prestaties en om hun manier van dienen in het algemeen".

April 2005 : Antonov-124

Uit "De Standaard" van 4 januari 2005, bewerkt door Axel Vermeesch.



Oe troepen van Mussolini voerden in 1937 een 1700 jaar oude obelisk uit Ethiopië mee naar Rome als trofee van de onderwerping van de kolonie. Een decennialange culturele en diplomatieke twist tussen Italië en Ethiopië, en achttien maanden van logistieke besloomingen leidden uiteindelijk tot operatie "Axum".

De eerste week van dit jaar kondigde de Ethiopische regering in Axum aan dat de stenen zuil (ook stèle of megaliet genaamd) in mei uit Rome terug naar Ethiopië wordt gevlogen. Italië beloofde in 1947 voor het eerst de terugkeer van de Axum-obelisk. Het duurde tot november 2003 voor de regering van Silvio Berlusconi een overeenkomst tekende.

De obelisk stond in Rome wat verloren buiten het

de la Force Aérienne Beige. Ils sont extrêmement motivés et réalisent leur mission d'une manière exemplaire. Nous avons toutes raisons d'être fiers de notre 15ème Wing qui porte nos couleurs nationales de façon magnifique. Il est bon de savoir que le 15ème Wing a déjà établi quelques records. Jusqu'ici, seule la Force Aérienne Suédoise avait réussi à effectuer six rotations par jour entre Asmara et Mekele ou Axum.

La Force Aérienne Beige est parvenue la semaine passée à faire sept rotations. C'est avec raison que nos hommes ont été très fiers de cette prestation. Elle avait demandé aux équipages plus qu'un simple effort! Quelques jours plus tard, le 15ème Wing est parvenu à transporter avec deux C-130, en un jour, un total de 230 tonnes entre Asmara et les villes de Mekele et Axum. Cela, aussi, n'avait jamais été vu.

Je pense qu'il serait bon si vous pouviez communiquer ces faits à votre collègue de la Défense en lui demandant de féliciter le 15ème Wing et plus particulièrement les équipages qui sont ou ont été actifs en Ethiopie, pour ces prestations et pour leur manière de servir en général".

Avril 2005 : ANTONOV-124

Paru dans "De Standaard" le 4 janvier 2005 et rétravaillé par Axel Vermeesch

C'est en 1937 que les troupes de Mussolini emmenèrent d'Ethiopie à Rome un obélisque vieux de 1700 ans comme témoignage de la soumission de leur colonie. Après une décennie de querelles culturelles et politiques suivies de dix huit longs mois d'errements logistiques, l'opération "Axum" a enfin vu le jour.

Au début de cette année, le gouvernement éthiopien a annoncé à Axum que l'obélisque (monolithe de pierre) serait rapatrié par avion de Rome en Ethiopie. C'est à l'occasion de la signature du traité de paix en 1947 que l'Italie formula pour la première fois la promesse de rapatrier l'obélisque de Axum. Cela dura cependant jusqu'en novembre 2003 avant que Silvio Berlusconi signa la convention à ce sujet.

L'obélisque se trouvait à Rome un peu perdue dans un coin du quartier général de la FAO (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture) anciennement le Ministère italien pour l'Afrique. Il souffrait énormément des effets de la pollution causée par l'intense circulation automobile. Mussolini y avait fait ériger cette stèle commémorative en hommage à la reconquête et à l'assujettissement de l'Ethiopie. Les Ethiopiens ont cependant toujours considéré cet obélisque comme le symbole de leur identité nationale. A l'occasion de la signature de la convention, le gouvernement éthiopien annonça l'octroi d'une journée officielle de congé afin de fêter le retour de l'obélisque.



hoofdkwartier van de Voedsel en Landbouw Organisatie van de Verenigde Naties (FAO), het vroegere ministerie van Italiaans Afrika. Hij leed er erg onder de vervuiling door het drukke autoverkeer. Mussolini liet de zuil daar oprichten als hulde aan de verovering en

onderwerping van Ethiopië. Maar de Ethiopiërs bleven de obelisk beschouwen als het symbool van hun nationale identiteit.



Na de ondertekening van het verdrag kondigde de Ethiopische regering een nationale verlofdag af om de terugkeer te vieren.

In november en december 2003 werd de zuil van 200 ton afgebroken en in drie segmenten verdeeld. Volgens de Italiaanse regering werden de stukken op een luchthaven van Rome bewaard onder politiebewaking. Maar in juni 2004, negen maanden na afbraak, onthulde een Italiaanse krant dat de stukken van de zuil lagen te verkommeren onder een zeildoek in de tuin van een politiekantoor in Rome.

Geldgebrek vertraagde de terugkeer. Italië had beloofd de operatie te betalen, maar de regering Berlusconi snoeide fors in het budget van de verantwoordelijke departementen. De Ethiopische eerste minister Meles Zalawi liet tijdens een bezoek aan Rome in november 2004 verstaan dat het nodige geld toch gevonden was.

Het volgende probleem was een geschikt vliegtuig te vinden om de zware granieten blokken te transporteren naar Axum, in het noorden van Ethiopië, waar de zuil oorspronkelijk stond. Het Italiaanse bedrijf dat de zuil ontmantelde, koos voor een Antonov-124, een van de grootste transportvliegtuigen ter wereld (een Antonov-124 ligt aan de ketting op het vliegveld van Meisbroek sedert augustus 2004, zie foto). Het vliegtuig werd gevonden, en in Axum werd de bestaande landingsstrook heraangelegd en verlengd, het vliegveld werd tevens uitgerust met een naderingsradar.

Bleef nog een laatste probleem, het gewicht van de stukken van de zuil. Het zwaarste stuk van de zuil weegt 87 ton. Axum ligt op 2000 meter hoogte. Door de ijle lucht kan volgens sommigen maar veilig geland worden met 55 ton. En toch werd het karwei gedurende de maand april geklaard. Op 18 april landde de An-124 in Axum met het onderste deel van de obelisk dat 87 ton weegt.

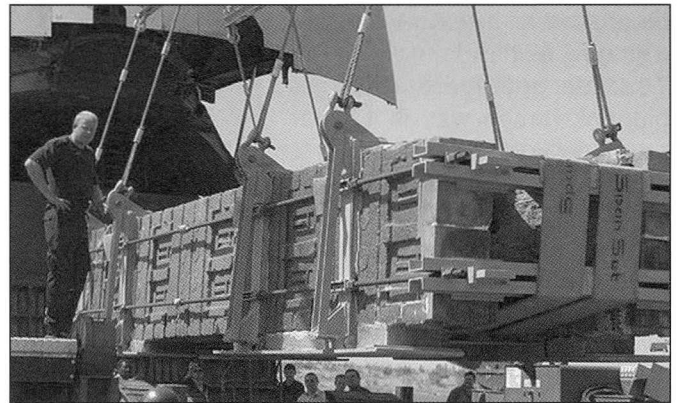
Weer een record in Axum, twintig jaar na dat van de Belgische C-130: de zwaarste lading, ooit door de lucht vervoerd, werd er afgezet! In september, na het regenseizoen, zal de heropbouw van de obelisk in Axum beginnen. Na 63 jaar afwezigheid is de trots van Ethiopië terug thuis.

En november en december 2003, l'obélisque de 200 tonnes fut découpée en trois morceaux. D'après le gouvernement italien, les morceaux avaient été placés sous protections policières à l'aéroport de Rome. En juin 2004, soit neuf mois après le démantèlement, un journal italien dévoila que les morceaux traînaient sous une bache dans le jardin d'un commissariat de police à Rome.

Le manque d'argent retardait le rapatriement. L'Italie avait promis de financer l'opération mais le gouvernement Berlusconi rognait fortement le budget du département responsable. Le premier

ministre éthiopien, Meles Zalawi, laissa comprendre lors d'une visite à Rome, en novembre 2004, que le budget nécessaire avait finalement été trouvé.

Le problème suivant consistait à trouver un appareil capable de transporter les lourds blocs de granite à Axum dans le Nord de l'Éthiopie où se trouvait jadis l'obélisque. La société italienne chargée du démantèlement et du transport, choisit un Antonov-124, un



des plus grands avions de transport au monde (un Antonov-124 se trouve mis à la chaîne à Meisbroek depuis août 2004 voir photo). L'appareil fut trouvé et à Axum la piste fut réaménagée, prolongée et même équipée d'un radar d'approche.

Il restait un dernier problème, le poids des morceaux de l'obélisque. Le plus lourd pesait 87 tonnes. Axum se trouve à une altitude de 2000 m et du fait de la rarefaction de l'air, l'on ne pouvait y atterrir d'après certains en toute sécurité qu'avec une charge de 55 tonnes. L'opération se déroula cependant sans problème en avril 2005. Le 18 avril, l'Antonov atterrit à Axum avec la partie inférieure et la plus lourde de l'obélisque pesant 87 tonnes.

Ce fut un nouveau record pour Axum ou vingt ans auparavant un C-130 beige y déposait pour la première fois la charge la plus lourde qui fut amenée par air. En septembre, à la fin de la saison des pluies, la reconstruction de l'obélisque va débuter. Après 63 ans d'absence, le symbole de la fierté de l'Éthiopie est de retour.

DAKOTA sprak met

DAKOTA s'est entretenu avec

Adjudant b.d. Jeff De Wilde

Adjudant e.r. Jeff De Wilde

Vliegtuig technicus in de 15 Wing van 1953 tot 1976

Technicien Avion au 15 Wing de 1953 à 1976

Traduction : Christophe waterkeyn

Wat zette u ertoe aan om vliegtuig technicus te worden?

Qu'est ce qui vous a donné envie de devenir technicien avion?

Toen de oorlog uitbrak was ik 13 jaar. Ik was vol bewondering, eerst voor de Luftwaffe, en daarna voor de geallieerde luchtmacht. Ik was gefascineerd als ik een vloot B-17 bommenwerpers, begeleid door Lightnings, zag overvliegen op weg naar Duitsland. Ik begon modelvliegtuigjes te bouwen die ik verkocht aan de boerenzonen van ons dorp Gijzegem bij Aalst. Gedurende de oorlog volgde ik vier jaar les aan een technische school, maar behaalde mijn diploma niet, waarschijnlijk door faalangst. Praktijk was geen enkel probleem, maar theorie was echt mijn ding niet!

J'avais 13 ans lorsque la guerre éclata. J'étais plein d'admiration, d'abord pour la Luftwaffe, et ensuite pour l'aviation alliée. Je fus fasciné le jour où je vis une flotte de bombardiers B-17, escortée par des Lightnings, voler en direction de l'Allemagne. J'ai commencé par construire des modèles réduits

Toen de geallieerden België binnenkwamen was ik 17 jaar en wilde ik oorlogsvrijwilliger worden, wat mijn moeder niet wilde toestaan. Toen ik 18 werd, en een toelating van mijn ouders niet meer vereist was, meldde ik mij in Gent aan als kandidaat oorlogsvrijwilliger, in de hoop ooit bij het vliegwezen terecht te komen.

d'avion que je revendais aux fils de fermiers de notre village Gijzegem, près d'Alost. Pendant la guerre, j'ai suivi durant quatre années les cours dans une école technique, mais je ne parvins pas à obtenir mon diplôme, probablement par hantise de l'échec. Pas le moindre problème pour la pratique, mais la théorie, ce n'était vraiment pas mon fort!



J'avais 17 ans lorsque les alliés entrèrent en Belgique, et je voulus devenir volontaire de guerre, ce que ma mère ne voulut jamais me permettre.

Uw weg naar de luchtmacht was een zoektocht, via de landmacht, het fabriekswerk en de marine? Hoe kwam dat?

Quand j'ai eu 18 ans, et qu'une autorisation parentale n'était dès lors plus exigée, je me présentai à Gand comme candidat volontaire de guerre, dans l'espoir d'arriver un jour dans l'aviation.

Op 8 mei 1945 was de oorlog hier gedaan, en in juni werd ik opgeroepen als beroepsvrijwilliger. Via een kazerne in Antwerpen kwam ik in Knokke-Heist terecht voor een korte militaire opleiding, meestal op het strand tussen de "booby traps". In oktober 1945 werd ik met een Belgische compagnie naar Duitsland gestuurd en ingelijfd bij de "Royal Engineers" van Montgomery's 21ste legergroep. Toen ik de kans kreeg, schreef ik mij in als kandidaat onderofficier; zo kwam ik na enkele maanden rondzwerven in Duitsland (tussen München-Gladbach en Munster) terug in België terecht. Ik werd ingekwartierd in Hotel Littoral in Blankenberge.

Votre parcours, avant de rejoindre la force aérienne, passe par la force ter rest re, le travail en usine et la marine? Comment est-ce arrivé?

Nadat ik geslaagd was in de cursus sergeant moest ik als korporaal drill geven aan dienstplichtige rekruten, die meestal ouder waren dan ik, moest ook regelmatig postoverste zijn, en nog heel wat andere taken uitvoeren. Ik werd mij er van bewust dat ik daarom niet naar het leger gekomen was en nam ontslag. Ik was toen aangesteld sergeant, na mijn ontslag werd ik

lei, la guerre prit fin le 8 mai 1945, et dès le mois de juin, je fus appelé comme volontaire de guerre. Après être passé par une caserne à Anvers, j'arrivai à Knokke-Heist pour une courte formation militaire, la plupart du temps sur la plage entre les "booby traps". En octobre 1945, je fus envoyé en Allemagne avec une compagnie beige et incorporé au sein des "Royal Engineers" du 21^{ème} groupe d'armée de Montgomery. Dès que j'en eus l'opportunité, je m'inscrivis comme candidat sous-officier; et c'est ainsi que je revins en Belgique après avoir erré quelques mois en Allemagne (entre München-Gladbach et Munster). Je fus caserné à l'Hotel Littoral de Blankenberge.

Une fois l'examen du cours de sergent réussi, je dus donner les cours de drill à des recrues qui bien souvent étaient plus âgées que moi. J'ai également souvent dû être chef poste, et j'ai encore souvent dû exécuter d'autres tâches. Je pris conscience que je n'avais



reserve sergeant..

Dan werkte ik zeven jaar als burger in drie verschillende firma's. De laatste was de fabriek Danckaert in Anderlecht waar houtbewerkingmachines gemaakt werden, niettegenstaande ik geen technisch diploma had, werkte ik op alle machines in de fabriek. Er stond daar een ultra moderne machine voor "centerless" slijpen, geleverd door de VSA in het kader van het Marshall Plan. Er was niemand die er op kon werken en documentatie was er niet bij. Alhoewel ik geen slijper was, heb ik op dat machine leren werken nadat ik het eerst had afgeregeld. Eens operationeel, werd de machine onophoudelijk gebruikt in onderaanneming voor de FN Herstal. Op een dag werden 400 van de 700 arbeiders afgedankt, vooral de ouderen omdat die het meest verdienden. Ik verdiende 27,65 frank per uur, was 26 jaar, en twee jaar getrouwd. Omdat ik een heilige schrik had te moeten stempelen, nam ik toen het besluit vast werk te zoeken. Ik bestudeerde de voorwaarden om te werken bij de RTT, de spoorwegen en het leger. Het leger kwam er toen het beste uit. Mijn kinderwens om bij de luchtmacht te geraken zat waarschijnlijk nog steeds in mijn achterhoofd! Ik stuurde mijn kandidatuur op en werd op 12 november 1953 opgeroepen om testen af te leggen in de kazerne Gêruzet te Etterbeek.

Je kwam uiteindelijk in de 15 Wing toe als gewone soldaat en zonder enige technische opleiding om aan vliegtuigen te werken?

Ik kwam toe in de kazerne Groenveld en werd naar de "groupe de maintenance" (onderhoudsgroep) gestuurd in de hangar Herpain. Toen ik daar binnen stapte stond ik onmiddellijk onder de enorme dubbele staart van een C-119, het voelde aan als een droom die in vervulling ging! In afwachting van een cursus in de technische school van Saffraan berg moest ik allerlei karweien opknappen en vooral wacht houden, maar deze keer deed ik het met enthousiasme. Ik had wel een probleem omdat ik de graden van de luchtmacht nog niet kende, maar de officieren bleven vriendelijk en zagen dat probleem door de vingers.

In januari 1954 kom ik aan in Saffraan berg als gewoon soldaat. Ik moest een interview passeren bij een van de oversten. Ik vertelde over mijn tijd bij de landmacht en mijn kamp als reserve onderofficier bij de marine in 1951, waar ik in als kwartiermeester in het donkerblauw gestoken werd. Waarschijnlijk onder de indruk van mijn ervaring werd ik "blokoverste" voor de duur van de cursus.

Ik belandde in de cursus "cellules", alles wat met de romp of "airframe" van een vliegtuig te maken had. Na de eerste lessen aërodynamica voelde ik mij al zeer gelukkig, ik begreep eindelijk waarom een vliegtuig in de lucht kon blijven. In de cursus, die zes maanden duurde, werden o.a. de Thunderjet en Gloster Meteor bestudeerd.

Ik deed mijn uiterste best, en mocht als eerste van de klas kiezen naar welke eenheid ik wilde gaan. Ik koos Meisbroek omdat ik de basis al een beetje kende, maar vooral omdat deze het dichtst bij mijn dorp

pas rejoinde l'armée pour ces raisons et je donnai ma démission. J'étais alors commissionné sergent, et une fois ma démission remise, nommé sergent de réserve. Ensuite, j'ai travaillé sept ans comme civil au sein de trois entreprises différentes. La dernière d'entre elles fut l'usine Danckaert à Anderlecht qui fabrique des machines à travailler le bois, et malgré l'absence de tout diplôme technique, je fus affecté sur toutes les machines de l'usine. Il y avait là une machine ultra moderne pour le polissage "centerless", livrée par les USA dans le cadre du plan Marshall. Il ne se trouva personne qui sache travailler dessus et la documentation faisait défaut. Bien que je ne fusse pas polisseur, j'appris à travailler sur cette machine après l'avoir réglée d'abord. Une fois opérationnelle, la machine fut continuellement utilisée en sous-traitance pour la FN Herstal. Un beau jour, 400 des 700 ouvriers furent remerciés, principalement les plus anciens car c'était eux qui gagnaient le plus. Je gagnais 27,65 francs par heure, j'avais 26 ans et j'étais marié depuis deux ans. Comme j'avais une sainte horreur de devoir pointer, je pris alors la décision de rechercher un emploi stable. J'étudiai les conditions pour travailler à la RTT, aux Chemins de Fer et à l'armée. C'est l'armée qui, à cette époque, sortit le mieux du lot. Je n'avais probablement toujours pas oublié mon rêve d'enfant de pouvoir un jour rejoindre la Force Aérienne! J'envoyai ma candidature et fus rappelé le 12 novembre 1953 afin de passer des tests à la caserne Gêruzet à Etterbeek.

Vous êtes arrivé finalement au 15 Wing comme simple soldat et sans la moindre formation technique pour pouvoir travailler sur les avions?

Je suis arrivé à la caserne Groenveld et je fus envoyé au groupe de maintenance dans le hangar Herpain. Dès mon entrée, je me suis retrouvé immédiatement sous l'énorme double queue d'un C-119.

Cela ressemblait à un rêve devenu réalité! En attendant un cours à l'Ecole Technique de Saffraanberg, je devais faire toutes sortes de petits boulots et surtout monter de garde, mais cette fois, je l'ai fait avec enthousiasme. J'avais bien un problème car je ne connaissais pas encore les grades de la Force Aérienne, mais les officiers restaient aimables et fermaient les yeux sur ce problème.

En janvier 1954, je suis arrivé à Saffraan berg comme simple soldat. Je devais passer une interview devant un des supérieurs. J'ai raconté mon épopée à la Force Terrestre et mon camp comme sous-officier de réserve à la Marine en 1951, ou j'ai revêtu la tenue bleu foncé comme quartier maître. Probablement impressionné par mon expérience militaire, je fus nommé chef de bloc pour la durée du cours.

J'ai atterri au cours "cellules", tout ce qui touche à la carlingue ou "airframe" d'un avion. Après les premières leçons d'aérodynamique, je me suis senti fort heureux car enfin, je parvenais à comprendre les raisons pour lesquelles un avion pouvait rester en l'air. Durant les six mois que durait le cours, j'ai étudié entre autres, le Thunderjet et le Gloster Meteor.

J'ai fait de mon mieux, et comme premier de classe, je



Gijzegem lag. Ik had geen auto en gebruikte het openbaar vervoer: trein van Aalst naar Brussel en dan de stoomtram naar Haacht tot Meisbroek.

Nu was je eindelijk in de 15 Wing beland. Hoe verliep jou tewerkstelling in de onderhoudsgroep?

Bij mijn aankomst werd ik onmiddellijk in dezelfde ploeg gezet waar ik reeds als kandidaat had gewerkt, de ploeg van eerste sergeant-majoor G. Degreef. Onze ploeg deed de periodieke inspecties van de Dakota DC-3, Flying Boxcar C-119, en Pembroke. Andere types in gebruik waren Oxford, Anson, DC-4 en DC-6, daar zou ik slechts heel occasioneel op werken. Ik was zo bezeten van vliegtuigtechniek, dat ik meehielp in de ploeg "motoren" of "plaatslagerij" wanneer onze ploeg "celluie" niets te doen had. Algauw kreeg ik de naam dat ik graag werkte en veel kon, en had ik allerlei karweitjes op te knappen voor zowel onderofficieren als officieren.

Je was in de 15 Wing gekend als een veelzijdig technicus, hoe kwam dat?

Na enkele jaren in de ploeg "celluie" werd ik overgeplaatst naar het "modificatie team". Een van de eerste verwezenlijkingen was het plaatsen van "anti-collision lights" op alle DC-3 en C-119 toestellen. Commandant vlieger Vanlerberghe, testpiloot in de maintenance, zei ons dat de snelheid daardoor verminderd was met vijf knopen per uur.

Er werd mij ook gevraagd de sectie en werkplaats op te richten voor het uitvoeren van "tube bending" (plooiën van buizen) en niet-destructieve testen zoals de "magna flux" test. Alhoewel een machine voor het plooiën van buizen (leidingen) in Meisbroek stond, gebeurde het werk in Evere. Zodra onze machine operationeel was konden we dat werk in de wing doen. De magna flux test diende om barsten op te sporen in ijzerhoudende metalen. In die periode kwamen we tot de vaststelling dat deze test verkeerdelijk werd toegepast op het controleren van "mazelotten", een soort vlieggewichtjes in het hydraulisch schroevensysteem van de C-119 G. De C-119 F had een elektrisch schroevensysteem, wat veel meer defecten kende dan het hydraulische systeem van de C-119 G. Dat elektrische systeem was zeer ingewikkeld. In die tijd was er een korporaal specialist die zelf defecten in het systeem aanbracht om achteraf - als niemand het euvel kon vinden of herstellen - zelf het defect te verhelpen om zo op een goed blaadje te staan bij de chefs. Gelukkig werd hij na een tijdje ontmaskerd!

Alhoewel ik niet tot de "depannage ploeg" behoorde, ben ik enkele keren mee geweest naar Frankrijk en Italië om mijn werk als "celluie" te doen of zelfs motoren te vervangen. Ik had ondertussen ervaring opgedaan op de Leonidas motor van de Pembroke, waar ik regelmatig de traagloop moest afstellen, de Pratt & Whitney motor van de DC-3 en de Wright Cyclone motor van de C-119. De motor van de C-119 F had 28 cilinders met elk twee bougies, de C-119 G had 18 cilinders en een turbine op de uitlaat waardoor de motor 600 PK meer had dan de motor van de C-119

pus choisir l'unité d'affectation vers laquelle je voulais me rendre. J'ai choisi Meisbroek parce que je connaissais quelque peu la base, mais surtout parce qu'elle se situait le plus proche de mon village Gijzegem. Comme je n'avais pas de voiture, je faisais la navette en train jusqu'à Bruxelles ou je prenais le tramway à vapeur pour Haecht qui faisait halte à Meisbroek.

Maintenant que vous avez finalement atterri au 15 Wing, comment s'est déroulée votre fonction au sein du groupe de Maintenance?

Dès mon arrivée, je fus directement incorporé dans la même équipe que celle où j'avais déjà travaillé comme candidat, l'équipe du premier sergent-major G. Degreef. Notre équipe s'occupait des inspections périodiques des Dakota DC-3, Flying Boxcar C-119, et Pembroke. Je ne travaillais que très occasionnellement sur les autres types d'appareils en utilisation, à savoir Oxford, Anson, DC-4 et DC-6. J'étais tellement imprégné de technique avion qu'il m'arrivait d'aider la cellule "moteurs" ou "tôlerie" lorsque notre équipe "celluie" n'avait rien à faire. Très vite, j'obtins la réputation de quelqu'un qui travaille beaucoup et de quelqu'un de très capable, et autant les sous-officiers que les officiers me refilèrent toutes sortes de petits boulots.

Vous étiez connu au 15 Wing comme un technicien polyvalent, comment est-ce arrivé?

Après quelques années dans l'équipe "celluie", on me déplaça vers l'équipe "modification team". Une des premières réalisations fut le placement des "anti-collision lights" sur tous les appareils DC-3 et C-119. Le commandant aviateur Vanlerberghe, pilote d'essai à la maintenance, nous signala que ce système provoquait une diminution de la vitesse de cinq nCBuds à l'heure. On me demanda également de mettre sur pied la section et l'atelier pour mettre en CBuvre le "tube bending" (pliage des tubes) et des essais non-destructifs comme l'essai "flux magnétique". L'opération se déroulait à Evere alors qu'à Meisbroek se trouvait une machine pour plier les tubes (conduites). Une fois la machine opérationnelle, nous pouvions effectuer cette opération au sein du Wing.

L'essai par flux magnétique est utilisé pour découvrir les fissures dans les métaux ferreux. Pendant cette période, nous avons constaté que cet essai était appliqué à tort pour contrôler les "masselottes", une sorte de petits poids flottants dans le système de commande hydraulique de l'hélice du C-119 G. Le C-119 F possédait un système de commande électrique de l'hélice, qui connaissait beaucoup plus de pannes que le système hydraulique du C-119 G. Ce système électrique était très complexe. C'est à cette époque qu'un caporal, expert en la matière, avait introduit lui-même des pannes dans le système. Ainsi, alors que personne ne pouvait trouver ou réparer le défaut, il remédiait lui-même au problème pour être bien vu par ses supérieurs. Heureusement, il finit par être démasqué! Bien que je n'appartienne pas à "l'équipe de dépannage", je suis allé quelques fois en France et en Italie pour réaliser mon travail de "celluie" ou même pour



F. Gedurende de periodieke inspectie was het een lange maar eenvoudige karwei om alle bougies te vervangen.

In 1969 moest ik opnieuw naar de technische school om de "fitter two" cursus te volgen, een noodzakelijkheid om adjudant te kunnen worden. Alweer ging het over vliegtuigen waar ik niet veel mee te maken had zoals Thunderstreak, Thunderflash en Alouette helicopter.

Werden er van u ook werken gevraagd buiten uw dagelijkse taken?

Zoals ik reeds zei, ze kenden mij goed in de wing. Ik kon niet stil zitten en was altijd bereid extra taken en opdrachten uit te voeren. Enkele speciale projecten waaraan ik meewerkte waren het "heavy drop" systeem voor C-119 en een elektrische trap voor DC-6. Kolonel Thielemans, commandant van de onderhoudsgroep, noemde het "pendulum" systeem omdat de parachute bij het loskomen van het "bombrack" via de door ons ontworpen haak naar buiten "penduleerde" terwijl de lange riem die de lading met de parachute verbindt zich ontvouwde. Jammer dat ik onlangs de blauwdrukken van het systeem heb weggeworpen. De elektrische trap, die de DC-6 autonoom moest maken, was ontworpen door kapitein d'Esterbeque.

Samen met KRO ingenieur Jos Hubloux heb ik dan het project gerealiseerd. De trap zou nochtans niet lang in gebruik blijven, want er waren regelmatig problemen bij het gebruik.

Op een dag werd ik naar het centrum voor luchtfotografie geroepen om een toestel te herstellen om luchtfoto's te vergroten. Daar ontmoette ik sergeant A. Frickx, die mij vroeg hem te helpen met het maken van de schildjes van de 12 wings van de luchtmacht. De korpsoverste, luitenant-kolonel vlieger Alex Binon, had hem dat gevraagd. Frickx maakte het keramisch gedeelte en ik het gedeelte in rood koper. Het was een prachtig cadeau bestemd voor het koninklijk paleis! De korpsoverste overhandigde de twaalf schildjes persoonlijk aan Koningin Fabiola op het paleis te Laken.

Wat gebeurde er met u toen de C-130 Hercules naar Meisbroek kwam?

Ik had er altijd van gedroomd om eens naar Amerika te gaan. Toen bekend werd dat België 12 C-130 vliegtuigen zou kopen zag ik mijn kans. En inderdaad, ik stond tweede op de lijst voor opleiding bij Lockheed, na adjudant Smal, de adjunct van de hangaroverste. Eerst werd ik naar een cursus Engels in Bevingen gestuurd en naar een voorbereidende cursus over de Allison motor in de technische school te Saffraanberg.

Op 14 april 1972 vertrokken we met 15 man naar Amerika onder de leiding van kapitein R. Lalleman. Een DC-6 met als boordcommandant luitenant-kolonel Migliavacca bracht ons via Shannon en Gander naar Washington DC (Andrews AFB). 's Anderendaags brachten we een blitz bezoek aan het Smithsonian museum van lucht- en ruimtevaart, het graf van John Kennedy op de militaire begraafplaats van Arlington en

remplacer des moteurs. J'avais entre-temps acquis de l'expérience sur le moteur Leonidas du Pembroke, ou je devais régulièrement régler le ralenti, sur le moteur Pratt & Whitney du DC-3 et sur le moteur Wright Cyclone du C-119. Le moteur du C-119 F avait 28 cylindres avec chacun deux bougies, le C-119 G avait 18 cylindres et une turbine à l'échappement dont le moteur de 600 CV était plus puissant que le moteur du C-119 F. Au cours de l'inspection périodique, devoir remplacer toutes les bougies représentait une besogne fastidieuse mais aisée.

En 1969, je dus retourner à nouveau à l'école technique afin d'y suivre le cours "fitter two", une nécessité pour devenir adjudant. À nouveau, on nous parlait d'avions dont je n'avais pas grand chose à faire, comme le Thunderstreak, le Thunderflash et l'hélicoptère Alouette.

Vous a-t-on également demandé d'accomplir des travaux en dehors des tâches quotidiennes?

Comme je vous l'ai déjà dit, on me connaissait bien dans le Wing. Je ne pouvais pas rester tranquille et j'étais toujours prêt à exécuter des tâches et des missions supplémentaires. J'ai collaboré sur quelques projets spéciaux dont le système "heavy drop" pour le C-119 et un escalier électrique pour le DC-6. Le colonel Thielemans, commandant du groupe de maintenance, l'appelait le "système pendulaire" parce que, lors du dégagement du "bombrack" par le crochet que nous avions conçu, le parachute se mettait à "penduier" à l'extérieur pendant que la grande lanière qui relie le parachute à la charge se déplaçait. Dommage que j'aie jeté récemment le calque du système. L'escalier électrique, qui devait rendre le DC-6 autonome, fut conçu par le capitaine d'Esterbeque. J'ai ensuite réalisé le projet en collaboration avec l'ingénieur COR Jos Hubloux. Il n'est pas resté en service très longtemps car il y avait régulièrement des problèmes lors de son utilisation.

Un jour, je fus appelé par le Centre de Photographie Aérienne afin de réparer un appareil d'agrandissement de photos aériennes. C'est là que j'ai rencontré le sergent A. Frickx, qui me demanda de l'aider à fabriquer les blasons des 12 Wings de la Force Aérienne. Le chef de corps, lieutenant-kolonel Alex Binon, le lui avait demandé et cela était destiné pour le Palais Royal. Frickx fit la partie céramique et je fis la partie en cuivre rouge, ce qui fut, je dois bien l'avouer un splendide cadeau! Le chef de corps l'a présenté personnellement à la Reine Fabiola au Palais de Laeken.

Que vous arriva-t-il lorsque les C-130 Hercules arrivèrent à Meisbroek?

J'ai toujours rêvé d'aller une fois en Amérique. J'ai vu une opportunité lorsque l'on sut que la Belgique achetait 12 avions C-130. Et en effet, je me trouvais en seconde position sur la liste pour partir en formation chez Lockheed, juste derrière l'adjudant Smal, l'adjoint du chef du hangar. Je fus d'abord envoyé à un cours d'Anglais à Bevingen et à un cours préparatoire pour moteur Allison à l'Ecole Technique de Saffraanberg.



het Witte Huis.

Bij Lockheed in Marietta (Georgia) aangekomen werd onze groep in twee kleine klassen verdeeld. Wij volgden allemaal de cursus "C-130H Aircraft Mechanics Training", wat vooral "airframe" en motor inhield. Na ons zouden nog techinci uit de 15 Wing komen om meer gespecialiseerde cursussen te volgen zoals instrumenten, elektrische systemen en radar. Onze



cursus verliep zonder problemen voor iedereen.

Terug in Meisbroek werd ik aangeduid als onderrichter in de "Transport Conversion Unit" of TCU, waar technici en bemanningen C-130 werden opgeleid. Ik was ongeveer twee jaar onderrichter, maar met tussenperiodes. In die periodes richtte ik in de onderhoudsgroep de "C-130 hydraulics shop" op. Een testbank Sunstrand werd geleverd door een Nederlandse firma, in een snelcursus werd ik door een Nederlander ter plaatse opgeleid om de testbank te gebruiken. Van dan af was ik de "C-130 hydraulics specialist"! Ik werd bij alle hydraulische pannes geraadpleegd. Tevens werd ik de specialist van de "pressurization tests" (luchtdruk testen). Vanaf de C-130 moest alles volgens de TO (Technical Orders) en SMP (Standard Maintenance Procedures) gebeuren, iets wat we voordien niet gewoon waren. Op Pembroke, DC-3 en C-119, werkten we met technische steekkaarten en vooral op gevoel en zicht!..

Waarom ben je niet tot het einde van je loopbaan in de 15 Wing gebleven? Je was immer een specialist in heel wat domeinen geworden!

Je weet, men zegt altijd niemand is onvervangbaar. Eind 1976 kreeg ik van kolonel Luypaert de vraag of ik bereid om naar DCTK (Dienst Controle en Technische Keuring) te gaan. Deze dienst was gevestigd bij SABENA en had als opdracht controle uit te voeren op alle werken die door SABENA of ander firma's werden uitgevoerd op de vliegtuigen van de luchtmacht. Een goed vriend van mij, adjudant Sellekaerts, die met mij de cursus in Amerika gevolgd had, werkte daar ook al. Na lang twijfelen heb ik mij laten overhalen en verliet ik de 15 Wing voor DCTK. Ik zou daar blijven tot mijn pensionering in 1984. Spijtig genoeg had ik daar niet langer te maken met de werken uitgevoerd op

Le 14 avril 1972, nous sommes partis avec 15 hommes en Amérique sous le commandement du capitaine R. Lalleman. Un DC-6, avec le lieutenant-colonel Migliavacca comme commandant de bord, nous emmena à Washington DC (Andrews AFB) en passant par Shannon et Gander. Le lendemain, nous avons consacré une visite éclair au Musée de l'Aviation et de l'Espace Smithsonian, à la tombe de John Kennedy au cimetière militaire d'Arlington, et à la Maison Blanche.

Une fois arrivé chez Lockheed à Marietta (Georgia), notre groupe fut divisé en deux classes plus petites. Nous suivions tous le cours "C-130H Aircraft Mechanics Training", qui traite surtout de "airframe" et de moteur. Après nous, ce furent d'autres techniciens du 15 Wing qui vinrent suivre des cours plus spécialisés comme les instruments, les systèmes électriques et le radar. Notre cours se passa sans problème pour tout le monde.

De retour à Meisbroek, je fus désigné comme instructeur au sein de la "Transport Conversion Unit" ou TCU, dans laquelle les techniciens et les équipages C-130 furent formés. Je suis resté environ deux ans comme instructeur, mais pas d'une traite. Durant ces périodes, je me suis occupé du "C-130 hydraulics shop" au sein du groupe de maintenance. Une société néerlandaise a fourni un banc d'essai Sunstrand, et par une cours accéléré, je fus formé sur place par un Néerlandais pour utiliser le banc d'essai. A dater de ce moment, je fus considéré comme le spécialiste en "hydraulique C-130" J'étais consulté pour toutes les pannes hydrauliques. J'étais aussi le spécialiste des "pressurization tests" (essais de pressurisation). Avec l'arrivée du C-130, tout devait se faire suivant les TO (Technical Orders) et les SMP (Standard Maintenance Procedures), ce à quoi nous n'étions pas habitués auparavant. Sur Pembroke, DC-3 et C-119, nous travaillions avec des fiches techniques et surtout au sens et à la vue!

Pourquoi n'êtes-vous pas resté jusqu'à la fin de votre carrière au 15 Wing? Vous étiez en effet devenu spécialiste dans bien des domaines!

Vous savez, on dit toujours que personne n'est irremplaçable. Fin 1976, le colonel Luypaard me demanda si je voulais bien rejoindre le SCRT (Service de Contrôle et de la Révision Technique). Ce service était situé à la SABENA et avait la mission de contrôler tous les travaux que la SABENA ou autres firmes avaient réalisés sur des avions de la Force Aérienne.

Un bon ami à moi, l'adjudant Sellekaerts, qui avait suivi avec moi le cours en Amérique, y travaillait déjà également. Après de longues hésitations, je me suis décidé et j'ai quitté le 15 Wing pour le SCRT. Je devais y rester jusqu'à ma pension en 1984. Malheureusement, les jours où je pouvais travailler sur C-130 m'étaient comptés. J'étais titulaire du B-727. Je participais à deux inspections "O", durant laquelle l'avion est pratiquement démonté pièce par pièce et est livré six mois après comme quasi neuf! Le SCRT était aussi responsable de la gestion et du suivi de toute la documenta-



C-130. Ik werd titularis van de B-727. Ik maakte twee "D" inspecties mee, waarbij het vliegtuig praktisch volledig uiteen genomen wordt en na zes maanden afgeleverd wordt als bijna nieuw! DCTK was ook verantwoordelijk voor het beheer en bijhouden van alle technische en veiligheidsdocumentatie. Ook was ik titularis voor de Falcon DA-20 die werd onderhouden door de European Falcon Service op Le Bourget. Daarom ging ik twee maal per jaar voor twee weken naar Parijs om controle op de inspecties uit te voeren. Ook werd ik regelmatig naar FN Herstal gestuurd om controle uit te voeren op de gereviseerde F-100 motoren van de F-16. Mijn achtjarig verblijf bij de DCTK heeft mijn horizon enorm verbreed!

Welke zijn uw beste en slechtste herinneringen aan uw loopbaan in de 15 Wing?

Eigenlijk heb ik alleen maar mooie herinneringen, maar nu u me het toch vraagt, denk ik terug aan de vijf C-119s die we in die 26 jaar verloren, en vooral aan de dag van 12 december 1960.

Luitenant Van Craen, die technische officier van de werkplaats was en ook regelmatig vluchten als boordtechnicus mee deed, kwam die dag bij mij om de inrichting van zijn werkplaats te bespreken. Hij had zijn parachute op de schouders omdat hij zou meevliegen met een C-119 via Chièvres naar Corsica. Terwijl wij in gesprek waren reed de CP-23, het vliegtuig waar hij had moeten in zitten, voorbij de hangar naar de piste om op te stijgen. Een paar uur later vernamen wij in de wing dat de CP-23 en CP-25 tussen Meisbroek en Chièvres op elkaar gebotst waren en dat dertien collega's waren omgekomen. Een van hen was eerste sergeant David Van de Meersche, een goede vriend van mij.

Een zeer goede herinnering heb ik aan het behalen van mijn diploma B2 in 1963. De onderofficiersschool van Zedelgem richtte een schriftelijke cursus in. Onderluitenant R. Lalleman, pas aangekomen in de 15 Wing, zette mij en enkele anderen aan om deel te nemen zodat we de status van keuronderofficier zouden krijgen die noodzakelijk was om de graad van adjudant te bereiken. Hij gaf ons les, volgde onze voorbereiding op de voet, en verbeterde onze werken. We slaagden allemaal! Als sergeant keuronderofficier legde ik de eed af bij kolonel A. Laforce die toen korpsverste was van de 15 Wing.

De 15 Wing is een stuk van mijn leven waarvoor ik zeer dankbaar ben!

tion technique et de sécurité. J'étais aussi titulaire pour le Falcon DA-20 qui était entretenu par le European Falcon Service au Bourget. C'est pour cette raison que je me rendais deux fois par an pendant deux semaines à Paris pour y effectuer des contrôles d'inspections. J'ai aussi été régulièrement envoyé à la FN Herstal pour effectuer des contrôles des moteurs F-100 révisés des F-16. Mon passage au SCRT pendant huit années avait bien fort élargi mes horizons!

Quels sont vos meilleurs et vos pires souvenirs au cours de votre carrière au 15 Wing?

En fait, je n'ai que de bons souvenirs, mais maintenant que vous me le demandez quand même, j'ai une pensée pour les cinq C-119 que nous avons perdu en 26 ans, et surtout à ce jour du 12 décembre 1960.

Le lieutenant Van Craen, qui était officier technicien à l'atelier et qui accompagnait régulièrement les vols comme technicien de bord, vint ce jour-là me trouver pour discuter de l'aménagement de son atelier. Il avait son parachute sur ses épaules car il devait se rendre en C-119 en Corse en passant par Chièvres. Alors que nous discutons, le CP-23, l'avion dans lequel il aurait dû se trouver, roulait devant le hangar vers la piste, pour le décollage. Deux heures plus tard, nous apprenions au wing que le CP-23 et le CP-25 s'étaient

heurtés l'un l'autre entre Meisbroek et Chièvres, et que treize collègues avaient perdu la vie. L'un d'entre eux était le premier sergent David Van de Meersche, un de mes bons amis.



J'ai un très bon souvenir de l'obtention

de mon diplôme B2 en 1963. L'Ecole des Sous-Officiers de Zedelgem avait organisé un cours écrit. Le sous-lieutenant R. Lalleman, tout frais au sein du 15 Wing, nous encouragea, quelques autres et moi, à participer pour que nous recevions le statut de sous-officier d'élite, ce qui était indispensable à l'obtention du grade d'adjudant. Il nous donna cours, suivit minutieusement notre préparation et corrigea nos travaux. Nous réussîmes tous! C'est en tant que sergent, sous officier d'élite, que j'ai prêté serment au colonel A. Laforce qui était alors chef de corps du 15 Wing.

Le 15 Wing fait partie intégrante de ma vie et je lui resterai très reconnaissant!

15 Wing vandaag

Le 15 Wing aujourd'hui

door Axel Vermeesch

par Axel Vermeesch
Traduction par L. Haderman

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

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

Rome - Paus Johannes Paulus 11en Benedictus XVI: Vrijdag 7 april 2005 heeft de begrafenis plaats van paus Johannes Paulus 11. Hij was de 264ste paus, was 85 jaar oud en paus van 1978 tot aan zijn dood.

Een Embraer ERJ-145 (boordcommandant: Cdt VI D. Thys) bracht de Belgische delegatie naar Rome: ZM Koning Albert II en Koningin Paola, premier G. Verhofstadt, Kamervoorzitter H. De Croo, minister van financiën D. Reynders, en de Vlaamse minister-president Y. Leterme.

Op zondag 24 april wordt de Duitse Kardinaal Ratzinger als paus Benedictus XVI aangesteld. De Prinsen van Luik werden met een Embraer ERJ-145 (boordcommandant: Cdt VI Hellings) naar Rome gebracht

om de plechtigheid bij te wonen. Zij waren vergezeld door Kamervoorzitter H. Decroo, minister van ontwikkelingssamenwerking A. De Decker, en Vlaams minister van mobiliteit R. Landuyt.

De Kaukasus - Parlementaire delegatie op bezoek:

Van 4 tot 8 april brengt een Embraer ERJ-145 (boordcommandant Lt Kol VI Res J-L Feuillen) een parlementaire delegatie onder de leiding van Kamervoorzitter H. De Croo naar Armenië, Georgië en Azerbeidjan.

Monaco - Begravenis Prins Rainier 111:

Op vrijdag 15 april vliegen ZM Koning Albert 11en minister van ontwikkelingssamenwerking A. De Decker met de Falcon DA-900 (boordcommandant Cdt VI Scevenels) naar Nice om ons land te vertegenwoordigen op de begrafenis van Prins Rainier 111 in Monaco.

Rome - Les papes Jean-Paul II et Benoît XVI:

Les funérailles du pape Jean-Paul II ont lieu le vendredi 7 avril 2005. Agé de 85 ans, il était le 264ème pape et son pontificat a duré de 1978 à sa mort.

Un Embraer ERJ-145 (commandant de bord Cdt Avi D.

Thys) assure le voyage de la délégation belge vers Rome. A son bord se trouvent SM le Roi Albert II et la Reine Paola, le premier ministre G. Verhofstadt, le président de la Chambre H. De Croo, le ministre des finances D. Reynders et le ministre président flamand Y. Leterme.

Le cardinal allemand Ratzinger est intronisé en tant que Pape Benoît II le 24 avril suivant. Les Princes de Liège se rendent à Rome à bord d'un Embraer ERJ-145



archieff
archive

(commandant de bord Cdt Avi Hellings) afin d'assister à la cérémonie. Ils sont accompagnés du président de la Chambre H. De Croo, du ministre de la coopération au développement A. De Decker et du ministre flamand de la mobilité R. Landuyt.

Le Caucase - Délégation parlementaire en visite:

Un Embraer ERJ-145 (commandant de bord Lt Col Avi Res J-L Feuillen) assure du 4 au 8 avril le transport d'une délégation parlementaire, conduite par le président de la Chambre H. De Croo en Arménie, Géorgie et Azerbaïdjan.

Monaco - Enterrement du Prince Rainier 111:

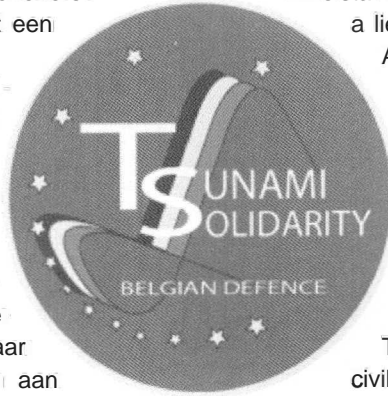
SM le Roi Albert II et le ministre de la coopération au développement A. De Decker se rendent à Nice à bord d'un Falcon DA-900 (commandant de bord Cdt Avi Scevenels) afin de représenter notre pays aux funérailles du Prince Rainier 111 à Monaco.



Colombo - Tsunami:

Van 10 tot 12 april gebeurt de laatste omwisseling van het Belgisch detachement hulpverleners (een vijftigtal personen) in Sri Lanka met een Airbus A-31 O.

Op 11 mei vertrekt een A-310 (boordcommandant Kol VI J. Lippens) naar Colombo om het laatste detachement hulpverleners op te halen. Op 12 mei landt de A-310 in Meisbroek met 61 passagiers aan boord, zij worden verwelkomd door de minister van defensie A. Flahaut. Hiermee komt een einde aan de operatie Tsunami Solidarity waar zowel Belgische burgers als militairen aan deelnamen.



Colombo - Tsunami:

La dernière relève du détachement beige d'assistance (soit une cinquantaine de personnes) a lieu au Sri Lanka du 10 au 12 avril avec un Airbus A-31 O.

Un A-310 (commandant de bord Col Avi J. Lippens) part le 11 mai, chercher le dernier détachement d'assistance à Colombo. Cet A-310 atterrit le 12 mai à Meisbroek avec 61 passagers à son bord. Ceux-ci sont accueillis par le Ministre de la Défense A. Flahaut. C'est ainsi que ce termine l'opération Tsunami Solidarity, à laquelle ont pris part civils et militaires belges.

Cuba - Guantanamo:

Op 25 april landt voor de allereerste keer een Belgisch militair vliegtuig op Cuba. Een Airbus A-310 die uit Washington DC komt maakte een stop op de Amerikaanse basis Guantanamo om de twee Belgen die daar sinds eind 2001 gevangen zaten naar België over te brengen. Mesut Sen en Moussa Zemmouri waren beschuldigd aanhangers te zijn van Al-Qaeda, maar worden twee dagen na hun aankomst in België op 27 aprilvoorwaardelijk vrij gelaten.

Cuba - Guantanamo:

Un avion militaire beige atterrit ce 25 avril pour la toute première fois à Cuba. Un Airbus A-310, en provenance de Washington DC, fait escale sur la base américaine de Guantanamo afin d'embarquer deux Belges qui étaient emprisonnés depuis fin 2001. Mesut Sen et Moussa Zemmouri étaient accusés d'être des partisans d'Al-Qaeda, mais ils sont libérés sous conditions, deux jours après leur arrivée en Belgique le 27 avril.

USA - Canada: oefening F-16:

Van 18 april tot 10 juni houdt de Luchtcomponent zijn jaarlijkse grote intercontinentale trainingsperiode voor F-16 in de VSA en Canada. Tien F-16 toestellen en ongeveer 110 man maken de Atlantische overtocht. Piloten van Kleine Brogel en Florennes nemen aan de oefening deel. Het eerste deel van de oefening gaat door op de marinevliegbasis El Centro in Californië, terwijl het tweede deel in Cold Lake Canada gebeurt oefening «Maple Flag». De 15 Wing verzorgt de logistiek met vier C-130s en twee A-31 Os.

USA - Canada: training F 16:

La Composante Aérienne tient son entraînement intercontinental annuel pour F-16 du 18 avril au 10 juin au USA et au Canada. Dix F-16 et un contingent de quelques 110 hommes traversent l'Atlantique. Des pilotes de Kleine Brogel et Florennes participent à cet exercice. La première partie de l'exercice a lieu sur la base aéronavale El Centro en Californie, alors que la deuxième partie, l'exercice «Maple Flag», se déroule à Cold Lake au Canada. Le 15 Wing fournit le soutien logistique avec quatre C-130 et deux A-31 O.

Moskou - Viering 60 jaar einde WO II in Europa:

Op 8 mei brengt een Embraer ERJ-145 (boordcommandant: Cdt VI P. Claeys) Kamervoorzitter Decroo vertegenwoordigt het Belgische volk op de grootse viering in Moskou. Hij vervangt Premier G. Verhofstadt die in het land blijft om een regeringscrisis rond het probleem BHV te voorkomen.

Moskou - 60ème anniversaire de la fin de la seconde guerre mondiale en Europe:

Le 8 mai, un Embraer ERJ-145 (commandant de bord Cdt Avi P. Claeys) amène le président de la Chambre H. De Croo à Moscou pour y représenter la Belgique à l'occasion d'une fête grandiose. Il remplace le premier ministre G. Verhofstadt, resté en Belgique pour éviter une crise gouvernementale au sujet du problème BHV.

Kiev - Eerste Belgische contact:

Een ERJ-145 (boordcommandant: Lt Kol VI W. Dierckx) brengt minister van defensie A. Flahaut naar Kiev. Hij is de eerste Belgische minister die Oekraïne sinds de Oranje Revolutie van de voorbije winter. Hij heeft er een onderhoud met zijn collega van defensie en met leden van de Nationale Veiligheidsraad.

Kiev - Premier contact beige:

Un ERJ-145 (commandant de bord: Lt Col Avi W. Dierckx) transporte le Ministre de la Défense à Kiev. Monsieur Flahaut est le premier ministre beige à visiter l'Ukraine depuis la Révolution Orange de l'hiver passé. Il y rencontre son collègue de la défense ainsi que des membres du Conseil de Sécurité.

Stockholm - Koningin Astrid (1905 - 1935):

Honderd jaar geleden werd koningin Astrid geboren. Op 28 mei brengt een ERJ-145 (boordcommandant: Cdt VI P. Coppin) ons koningspaar, prinses Astrid

Stockholm - La Reine Astrid (1905 - 1935):

Voici 100 ans, naissait la Reine Astrid. Le 28 mai, un Embraer ERJ-145 (commandant de bord Cdt Avi P. Coppin) transporte le Roi et la Reine, la

Events



en prins Laurenz, en minister van buitenlandse zaken K. De Gucht, naar Stockholm om deze verjaardag te vieren. Tevens wonen zij de opening bij van een speciale tentoonstelling over leven en werk koningin Astrid. Deze tentoonstelling zal in november ook te Brussel te zien zijn.

China - Staatsbezoek:

En Airbus A-310 (boordcommandant Kol VI J. Lousberg) brengt Koning Albert II en Koningin Paola voor een staatsbezoek aan China van 3 tot 11 juni, waar zij de gasten zijn van President Hu Jintao. Het vorstenpaar wordt vergezeld door minister van buitenlandse zaken K. De Gucht, staatssecretaris voor Europese zaken D. Donfut, een vijftiental bedrijfsleiders, en een wetenschappelijke en universitaire delegatie, met ondermeer zeven universiteitsrectoren en onze astronauten D. Frimout en kolonel F. De Winne. Op de reis worden vier steden aangedaan: Peking, Xian, Shanghai en Suzhou.



princesse Astrid et le prince Laurenz, ainsi que le ministre des affaires étrangères K. De Gucht, vers Stockholm afin d'y fêter cet anniversaire. Nos représentants assistent également à l'ouverture d'une exposition dédiée à la vie et à l'oeuvre de la Reine Astrid. Vous pourrez visiter cette exposition à Bruxelles en novembre prochain.

La Chine – Visite d'Etat:

Un Airbus A-310 (commandant de bord Col Avi J. Lousberg) amène le Roi Albert II et la Reine Paola en Chine pour une Visite d'Etat du 3 au 11 juin, où ils sont les invités du Président Hu Jintao. Le couple royal est accompagné par le ministre des affaires

étrangères K. De Gucht, le secrétaire d'état aux affaires européennes D. Donfut, une quinzaine d'hommes d'affaires, et une délégation scientifique et universitaire avec entre autres sept recteurs d'université et nos astronautes D. Frimout et colonel F. De Winne. Quatre villes sont sur le programme : Pékin, Xian, Shanghai et Suzhou.

Nouveau système d'auto-défense pour le C-130H:

Entre 2007 et 2009, les C-130 seront équipés d'un nouveau système d'auto-défense qui sera fort similaire à celui des F-16. Ce contrat coûtera quelques 25 millions d'euros. Le système comportera les pièces suivantes: un «compact airborne threat survivor» (CATS), un «advanced counter-measures dispensing system» (ACMDS), un «missile warning system» et un «situational awareness display» BARCO. Le nouveau système remplacera le système actuel (chaff & flares) utilisé depuis le début des années 90.

Nieuw zelfbeschermingssysteem voor de C-130H:

Inde periode 2007-2009 zullen de 11 C-130s uitgerust worden met een nieuw zelfbeschermingssysteem, dat grote gelijkenis zal vertonen met dat op de F-16 vliegtuigen van de luchtcomponente. Het contract zal ongeveer 25 miljoen Euro kosten. Het systeem zal volgende onderdelen bevatten: een compact airborne threat survivor (CATS), een advanced counter-measures dispensing system (ACMDS), een missile warning system, en een BARCO situational awareness display. Het nieuwe systeem zal huidige systeem (chaff & flares),





geplaatst begin van de jaren 1990, vervangen.

Nieuwe vorming van de transportpiloten van de 15 Wing:

Vanaf april 2005 worden de toekomstige transportpiloten niet langer gevormd in de "Transport Conversion Course" (TCU) in Melsbroek. Zij worden nu getraind in de "Ecole d'Aviation de Transport" (EAT) van l'Armée de l'Air Française op de basis van Avord nabij Bourges. De training in vlucht gebeurt op de Embraer EMB-121 "Xingu", een tweemotorig turbineschroef vliegtuig. Voor piloten met ervaring F-16 of A-109 helikopter duurt de opleiding 21 weken, en voor pas gebrevetteerde piloten 42 weken. Commandant vlieger Vincent Carlier, moniteur C-130, vervoegde de EAT reeds in januari 2005 om de komst van de Belgische piloten voor te bereiden. Momenteel zijn vier piloten van de 15 Wing in opleiding.

De verdere opleiding voor piloten C-130 gebeurt door de firma Canadian Aviation Electronics in Tampa, Florida USA. Zij krijgen er twee weken grondcursus gevolgd door vier weken vluchtsimulator C-130.

Rare vogel op Meisbroek:

Van 11 tot 13 mei stond een blauw-wit geschilderde Airbus A-300 van ARIANA AFGHAN geparkeerd op de parking van de 15 Wing. Het vliegtuig van de nationale luchtvaart-

maatschappij van Afghanistan bracht president Karzai voor een bezoek aan België, de EU en de NAVO. De maatschappij beschikt over een vloot van drie A-300, vier B-727 en een Antonov-24.



Nouvelle formation des pilotes de transport du 15 Wing:

À partir du mois d'avril 2005, les futurs pilotes de transport ne sont plus formés au "Transport Conversion Unit" (TCU) de Melsbroek. Leur entraînement a maintenant lieu à "L'Ecole d'Aviation de Transport" (EAT) de l'Armée de l'Air Française sur la base d'Avord, près de Bourges. L'entraînement en vol a lieu sur Embraer EMB-121 "Xingu", un bimoteur à turbo-hélice. Pour les pilotes attestant d'une expérience en F-16 ou en hélicoptère A-109, cet entraînement dure 21 semaines. Pour les pilotes récemment brevetés, l'entraînement

dure 42 semaines. Le commandant aviateur Vincent Carlier, moniteur sur C-130, a rejoint l'EAT en janvier dernier afin de préparer la venue des pilotes belges. Quatre pilotes du 15ème Wing sont actuellement en entraînement.

La formation des pilotes C-130 se poursuit en Floride aux USA sous l'égide de la société Canadian Aviation Electronics établie à Tampa. Ils y reçoivent une formation au sol de deux semaines, suivie par quatre semaines de flight-simulator C-130.

Un oiseau rare à Meisbroek:

Du 11 au 13 mai, un Airbus A-300 peint en blanc et bleu, se trouvait au parking du 15 Wing. L'avion de la compagnie nationale afghane ARIANA

AFGHAN, amenait le président Karzai pour sa première visite à la Belgique, l'UE et l'OTAN. La compagnie dispose d'une flotte aérienne de trois A-300, quatre B-727 et un Antonov-24.



Ledenfeest

Het jaarlijks ledenfeest van de VZW DAKOTA zal doorgaan op zaterdag 15 oktober 2005. Uitnodigingen en details zullen U toegestuurd worden met volgende uitgave van DAKOTA News.

Fête des membres

La fête annuelle des membres de l'ASBL OAKOTA aura lieu le samedi 15 octobre 2005. L'invitation et les détails vous seront envoyés avec la prochaine édition de DAKOTA News.