



NEWS

N° 32, Sept 2005



Alex Binon

Veckerhagen

Dakota News

Sommaire

- P 3 Editorial
- P 4 Dakota flash
- P6 Alex Binon, officier et pilote
- P 12 Un C-119 s'écrase à Veckershagen
- P16 Aide à La Colombie
- P 18 Modèles réduites
- P 20 Le 15 Wing aujourd'hui



Inhoud

- Blz 3 Editoriaal
- Blz 4 Dakota flash
- Blz 6 Alex Binon, officier en piloot
- Blz 12 Een C-119 stort neer in Veckershagen
- Blz 16 Hulp aan Colombië
- Blz 18 Schaalmodellen
- Blz 20 De 15 Wing vandaag

Revue périodique, éditée par l'A8BL "Centre de Documentation du 15 Wing"

Rédaction:

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

Traduction :

Christophe Waterkeyn, Jacques de Brouwer, Isabelle et Léon Haderman

Photos : Jacques Van Hyfte

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Dakota - 15 Wing Transport Aérien
Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek
Tél : (02) 752 46 50 Fax: (02) 752 46 51

e-mail: dakota_melsbroek@skynet.be

Cotisation annuelle de membre "Dakota": 13 à verser sur le compte 438-1064121-48 au nom de l'A8BL (cette cotisation donne droit au DAKOT A NEW8)

Website Air Comp. : http://www.mil.be/air_comp

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

Redactie:

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

Vertaling:

Christophe Waterkeyn, Jacques de Brouwer, Isabelle et Léon Haderman

Foto's: Jacques Van Hyfte

Druk: Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch

Adres:

Dakota - 15 Wing Luchttransport
Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek
Tel: (02) 7524650 Fax: (02) 752 46 51

e-mail: dakota_melsbroek@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 DAKOT A NEW8)

Website Air Comp. : http://www.mil.be/air_comp



Op dinsdag 19 juli 2005 werd op de militaire vliegbasis van Kleine Brogel een plechtigheid gehouden ter nagedachtenis van de slachtoffers van de ramp met een C-119 in Belgisch Congo 45 jaar geleden. Op 19 juli 1960, vliegt een Flying Boxcar, na motorpech, te pletter tegen een bergwand in het Masisi massief.. Bij deze ramp kwamen naast de bemanning ook 36 soldaten van de vliegveldverdedigingseenheid van de 10 Wing om het leven. Voor hen, en voor alle personeelsleden overleden in actieve dienst, onthulden Kardinaal Danneels en de bevelhebber van de 10 Wing, kolonel vlieger P. Wouters, op 19 juli een herinne ringsmonument.



De jaren zestig van vorige eeuw waren bijzonder noodlottig voor de 15 Wing. In een periode van vijf jaar kende de wing vier tragische ongevallen, waarbij vijf C-119 toestellen verloren gingen: Sake-Masisi, Chièvres, Detmold en Veckerhagen. Achtentwintig personeelsleden van de 15 Wing en ongeveer 80 passagiers kwamen om. Ter nagedachtenis aan de slachtoffers, zal DAKOTA News deze vijf ongevallen opnieuw in herinnering brengen. In dit nummer beschrijft onze hoofdredacteur, gebaseerd op documenten en artikels uit ons archief, de ramp met de C-119 bij een nachtparachutge in Duitsland (Veckerhagen) op 22 oktober 1965. In het volgend nummer zal de ramp in Sake-Masisi onder de loep genomen worden.

Alex Binon was een officier die ongeveer tien jaar van zijn loopbaan doorbracht in de 15 Wing tussen 1948 en 1962. Hij was bevelhebber van de wing gedurende de woelige periode rond de onafhankelijkheid van Congo. Daar hij in 2004 overleed, was het voor DAKOTA News onmogelijk met hem te spreken. Wij zijn de heer Dominique Hanson, schrijver van de biografie van Alex Binon, en zijn zoon, de heer Roland Binon dan ook zeer dankbaar omdat zij ons toelaten deze interessante biografie aan onze lezers voor te stellen. Verder vindt u de gebruikelijke rubrieken "DAKOTA Flash" en de "De 15 Wing vandaag" en de beschrijving van enkele merkwaardige schaalmodellen in onze tentoonstellingszaal.

Tenslotte vindt u in dit nummer uw persoonlijke uitnodiging voor ons jaarlijks ledenfeest op 15 oktober 2005. Het ganse DAKOTA vrijwilligersteam hoopt u en uw familie bij die gelegenheid zo talrijk mogelijk te kunnen ontmoeten!

René Hoeben
Voorzitter

Sur la base de Kleine Brogel a eu lieu, le 19 juillet 2005, une cérémonie commémorative à la mémoire des victimes du crash d'un C119 au Congo beige, il y de cela 45 ans. Le 19 juillet 1960, un Flying Boxcar, s'écrase, suite à une panne moteur, sur une paroi montagneuse du massif des Masisi.. Lors de ce crash, outre l'équipage de l'appareil, 36 soldats appartenant à l'unité de défense des aérodromes du 10 Wing trouvèrent la mort. Pour eux, ainsi que pour tous les membres du personnel décédés en service actif, le Cardinal Danneels et le commandant du 10 Wing, le colonel aviateur P. Wouters, inaugurèrent une stèle commémorative.

Les années soixante du siècle précédent furent spécialement dramatiques pour le 15 Wing. En cinq ans de temps, le Wing connu quatre accidents tragiques dans lesquels cinq C119 furent perdus: Sake-Masisi, Chièvres, Detmold et Veckerhagen. Vingt huit membres d'équipages du 15 Wing et environ 80 passagers périrent.. Pour commémorer ces victimes, DAKOTA News va rappeler ces cinq accidents Dans ce numéro, notre rédacteur en chef, se basant sur des articles et des documents issus de nos archives, décrit l'accident qui s'est passé lors d'un parachutage de nuit avec un C119 en Allemagne (Veckerhagen) le 22 octobre 1965. Dans le numéro suivant, l'accident dans le Sake-Masisi sera examiné.

Alex Binon est un officier qui passa environ 10 ans de sa carrière au 15 Wing entre 1948 et 1962. Il fut le Commandant du wing pendant la période trouble qui entoura l'indépendance du Congo. Son décès en 2004 ne permit pas à DAKOTA News de l'interviewer. Nous remercions particulièrement monsieur Dominique Hanson, l'auteur d'une biographie sur Alex Binon et monsieur Roland Binon, son fils, de pouvoir présenter cette biographie à nos lecteurs. D'autre part vous trouverez les rubriques habituelles "DAKOTA Flash" et "le 15 Wing aujourd'hui" ainsi que la description des quelques remarquables maquettes exposées dans notre salle d'exposition.

Enfin, vous trouverez dans ce numéro votre invitation personnelle pour notre fête annuelle qui se tiendra le 15 octobre 2005. Tout le team des bénévoles du DAKOTA espère vous y rencontrer nombreux avec votre famille!

René Hoeben
Président

Dakota Flash

door Jos Ackemans en Axel Vermeesch.

par Jos Ackemans et Axel Vermeesch.

Leden

Sinds onze laatste Dakota Flash zijn er 65 nieuwe leden bij gekomen.

Membres

Depuis le dernier Dakota Flash on compte 65 nouveaux membres.

C-119

De ploeg van "Restore Boxcar", onder leiding van Jean Dries, werkte heel hard gedurende de maanden juni en juli om de Flying Boxcar en de Pembroke eerst op te kuisen en daarna te herschilderen. Zo konden zij, bij een fris maar droog weertje op 8 augustus, onze vrijwillige medewerkers en hun echtgenote samen met enkele sponsors en sympathisanten vergasten op hun BBQ "Onder de vleugels van de C-119". Ook dit jaar was iedereen vol lof over het initiatief.



C-119

L'équipe "Restore Boxcar", dirigée par Jean Dries, a travaillé dur pendant les mois de juin et de juillet, d'abord pour nettoyer puis pour repeindre le Flying Boxcar et le Pembroke. Ainsi, le 8 août, par un temps frais mais sec, ils ont pu régaler nos collaborateurs volontaires et leur épouse, ainsi que quelques sponsors et sympathisants, de leur BBQ "Sous les ailes du

C-119". Cette année aussi, tout le monde a applaudi l'initiative.

Cel documentatie (Archief)

Yves Lecroart en zijn ploeg gingen verder met het uitpluizen en in database verwerken van de beschikbare informatie. Ze hielpen zoveel mogelijk de talrijke geïnteresseerden die in ons centrum opzoeken komen doen. Axel Vermeesch hernieuwde de contacten met de 15W, zodat wij voortaan opnieuw meer info krijgen over de activiteiten van onze wing.

Cellule documentation (Archives)

Yves Lecroart et son équipe continuent à éplucher l'information disponible et à l'introduire dans notre base de données. Ils aident autant que possible les nombreux intéressés qui viennent faire des recherches dans notre centre. Axel Vermeesch a renouvelé les contacts avec le 15W pour que, désormais, nous obtenions de nouveau plus d'informations sur les activités du wing.

Koksijde

op 3 en 4 september installeerde DAKOTA eens te meer zijn nieuwe stand tijdens de "open deur dagen" van Koksijde. Wij kregen veel geïnteresseerde bezoekers over de vloer, en konden zelfs enkele nieuwe leden optekenen.

Hartelijk dank aan onze PR Rita Denève en de standhouders Jean Dries, Carlo Pittoors en Danny Van Oostveld.

Koksijde

Les 3 et 4 septembre, le DAKOTA a installé une fois de plus son nouveau stand lors de la «journée porte ouverte» à Koksijde. Nous y avons accueilli beaucoup de visiteurs intéressés, dont certains se sont fait membre. Un grand merci à notre P.R. Rita Denève et à l'équipe Jean Dries, Carlo Pittoors et Danny Van Oostveld.

Family Day 15 Wing

Op 7 september organiseerde de 15 Wing de jaarlijkse "Familedag" voor haar personeel. Bij die gelegenheid ontvingen wij heel wat bezoekers in ons documentatiecentrum en mochten wij enkele van onze medewerkers een luchtdoop aanbieden.

Family Day 15 Wing

Le 7 septembre, le 15 Wing a organisé le «family day» annuel pour son personnel. A cette occasion, nous avons reçu beaucoup de visiteurs dans notre centre de documentation et nous avons pu offrir un baptême de l'air à quelques-uns de nos collaborateurs.

Informatica

Sinds 14 juli is ons netwerk, dankzij de gewaardeerde steun van "Warre" Van Eesbeeck en zijn collega's van de sectie Telecom verbonden met het internet. Wij danken ook vader en zoon Vantongelen die ons

Informatique

Depuis le 14 juillet, grace au soutien apprécié de "Warre" Van Eesbeeck et ses collègues de la section Telecom, notre réseau est relié à l'internet. Nous remercions également le père et le fils Vantongelen qui

Dakota Flash

hielpen om dit netwerk optimaal te configureren. Wij zijn van plan om een eigen website te ontwikkelen. Daarom verzoeken wij dan ook vriendelijk iedereen die op dit vlak reeds enige ervaring heeft, en die zijn ideeën en expertise met ons wil delen, zo snel mogelijk contact met ons op te nemen. Met uw hulp en medewerking wordt dit zeker een succesverhaal!

nous ont aidé à configurer ce réseau de façon optimale. Puisque nous envisageons de développer notre propre site Web, nous invitons aimablement tous ceux qui y ont déjà acquis une certaine expérience, et qui acceptent de partager avec nous leurs idées et leur expertise, à nous contacter dès que possible. Grâce à votre aide et collaboration, nous réussissons certainement!

De VZW DAKOTA dankt: L'ASBL DAKOTA remercie:



De maatschappij **AEG** die dit nummer van DAKOTA News sponsort.
La compagnie **AEG**, qui sponsorise ce numéro de DAKOTA NEWS.

De firma **CLAYSCOMPUTERS** die ons een fotokopieermachine schonk.
La firme **CLAYSCOMPUTERS**, qui nous a offert une photocopieuse.

Mevr. Wed. Suzy Vandewalle-Lefévre die ons enkele boeken schonk over Congo en Mobutu.
Mme. Vve. Suzy Vandewalle-Lefévre, qui nous a offert quelques livres sur le Congo et Mobutu.

Kamiel Wyckaert die ons opnieuw enkele goedgevulde dozen met tijdschriften, boeken en kaarten bezorgde.
Kamiel Wyckaert, qui nous a de nouveau offert quelques boîtes bien remplies d'hebdomadaires, de livres et de cartes.

Fernand van den Plas die ons museum verrijkte met 13 gedetailleerde tekeningen van de vliegtuigen in de 15 Wing tussen 1948 en 1972

Fernand van den Plas, qui a enrichi notre musée de 13 dessins détaillés des avions du 15 Wing entre 1948 et 1972.

Kolwezi 1978 "Operatie Red Bean"

Generaal b.d. H. Depoorter publiceerde onlangs een boekje over de gebeurtenissen in Kolwezi in de periode mei-juli 1978. In 88 bladzijden, geïllustreerd met 60 foto's en vijf schetsen, geeft hij de oorzaken, voorbereiding en uitvoering van de operatie "Red Bean". Dit werkje is een echte aanrader voor alle leden van de 15 Wing die aan de operatie deelnamen, en is te bekomen door storting van 15 Euro op rekening 191-9501001-11 van ANPCV, 1050 Brussel met medede-

Kolwezi 1978 "Operation Red Bean"

Le Général e.r. H. Depoorter a publié récemment un livre au sujet des événements au Kolwezi dans la période mai - juillet 1978. Dans ce livret de 88 pages, illustré par 60 photos cinq ébauches, il donne les causes, la préparation et l'exécution de l'opération "Red Bean". Nous recommandons cet ouvrage à tous les membres du 15e Wing qui ont participé à l'opération. Pour l'obtenir: verser 15 Euros sur le W 191-9501001-11 de ANPCV, 1050 Bruxelles avec la mention : Kolwezi FR.

Breughelfeest

Fête Breughelienne 2005 :

15-10-2005

Alex Sinon

Een leven als piloot en officier

door Dominique Hanson
vertaling door René Hoeben

Une vie de pilote et d'officier

par Dominique Hanson

eerste deel

"Hij bevrijdt zich een ogenblik van de banaliteiten van het leven en neemt die onzichtbare wegen die de natuur blijkbaar alleen voorzien had voor gevleugelde wezens.", Robert de Marolles in "Aviation, Ecole de l'Homme", 1938.

Alex Binon, geboren in Henegouwen (1914) als jongste zoon met een arbeidersgezin van vijf kinderen, behaalt in 1932 een diploma A2 als technicus metaalconstructie aan de Universiteit van de Arbeid van Charleroi.

In afwachting dat de omstandigheden van de crisis hem toelaten in de industrie werk te vinden in overeenstemming met zijn opleiding neemt hij, op aanraden van zijn neef Raymond Dehasse, dienst in het Militaire Vliegwezen. Begonnen bij de artillerie had deze laatste, zoals gebruikelijk in die tijd, de opleiding als observator en piloot gevolgd om een loopbaan uit te bouwen als officier piloot bij het Militaire Vliegwezen. Raymond Dehasse is dus uitstekend geplaatst om de ontluikende passie voor het vliegen te ontwaren in de ogen van zijn neef telkens deze omhoog kijkt om een vliegtuig in vlucht te volgen; passie die hij oordeelt te moeten aanmoedigen.

In 1933 wordt Alex Binon ingelijfd bij het 1ste Regiment van het Vliegwezen. In de Vliëgschool behaalt hij het brevet van observator als kandidaat reserve officier, wat hem toelaat gelijkgesteld te worden als sergeant en later adjudant, om vervolgens toegelaten te worden tot het kader van het varend personeel. Maar Binon is niet tevreden met zijn rol als observator. Op zijn aanvraag wordt hij in 1935 terug korporaal, wat hem toe laat deel uit te maken van de 72ste Promotie van de Vliëgschool, en er zijn brevet van piloot te behalen in 1936. Toegelaten tot het korps van de beroepsonderofficieren in 1938, wordt hij in mei 1940 adjudant piloot bij het 3de Regiment van het Vliegwezen (11IAé).

Daar wacht hem een nieuwe promotie vermits hij ondertussen, sinds december 1939, erkend is als Kandidaat Onderluitenant van het actieve kader.

Goedgekeurd op papier, zullen zijn kwaliteiten als piloot ook bevestigd worden in de praktijk. Kapitein

Première partie

«J's'affranchit un moment des banalités de la vie en empruntant ces routes invisibles que la nature semblait réserver aux seules créatures ailées.», Robert de Marolles dans «Aviation, Ecole de l'Homme», 1938.



Natif du Hainaut (1914), Alex Binon, fils cadet d'une famille ouvrière de cinq enfants, décroche en 1932 à l'Université du Travail de Charleroi, un diplôme A2 de technicien en construction métallique.

En attendant que les effets de la crise lui permettent d'obtenir dans l'industrie un emploi conforme à sa formation, il s'engage à l'Aéronautique Militaire sur le conseil de son cousin, Raymond Dehasse. Artilleur au départ, ce dernier a suivi les cours d'observateur et de pilote, comme c'est la règle à l'époque, pour faire carrière comme officier pilote à l'Aéronautique Militaire. Raymond Dehasse est donc bien

placé pour déceler une passion naissante dans les yeux de son cousin, chaque fois que celui-ci lève les yeux vers le ciel au passage d'un avion, passion qu'il jugeait devoir encourager.

En 1933, Alex Binon est incorporé au 1er Régiment d'Aéronautique. Entré à l'Ecole d'Aéronautique, il décroche un brevet d'observateur en tant que candidat officier de réserve, ce qui lui vaut d'être assimilé au grade de sergent puis d'adjudant ainsi que d'être admis au sein du personnel navigant. Mais Binon ne se contente pas d'un rôle d'observateur. En 1935, à sa demande, il est replacé comme caporal, ce qui lui permet d'entrer à l'Ecole de Pilotage (72e Promotion) et d'y conquérir le brevet de pilote en 1936. Admis d'abord dans le corps des sous-officiers de carrière en 1938, on le retrouve, en mai 40, comme adjudant aviateur au 3e Régiment d'Aéronautique (11IAé).

11Y attend une nouvelle promotion puisque, entre-temps, depuis décembre 1939, il est agrégé Candidat à la Sous-Lieutenance d'Active.

Sanctionnées sur papier, ses qualités de pilote se vérifient également dans la pratique. Le capitaine aviateur Jacques de Caters, qu'Alex Binon admire et considère

Geschiedenis - Histoire

Jacques de Caters, door Alex Binon bewonderd en als voorbeeld beschouwd, schrijft over hem in het 2de semester van 1936: "Vliegt in formatie als de beste van de oudere piloten".² Gedurende de "vreemde oorlog" (drôle de guerre) slaagt hij erin tot tweemaal toe zijn Fairey Battle met motordefect te redden, één maal door een noodlanding op een veld in de nabijheid van Landen.

Eerste oorlogsopdracht

In de namiddag van 10 mei 1940 maakt Alex Binon deel uit van één van de drie flights van drie vliegtuigen in alert geplaatst voor een bombardementsopdracht. Geen enkele bemanning van het 5de Smaldeel, dat van de Egyptische Valk, van de Groep III van het 3de Regiment van het Vliegwezen (V/111/3Aé) heeft op dat ogenblik ooit bombardementsoefeningen uitgevoerd met een Fairey Battle. In tegenstelling tot hun collega's van de RAF zijn de Belgische piloten in dit vliegtuig met drie plaatsen, alleen vergezeld van een observatorboordschutter en niet door een bommenrichter. Er is dus geen vizier en de bommen moeten zo laag mogelijk op zicht gelost worden, maar niet beneden 150 meter om het wapenen van het ontstekingsmechanisme toe te laten. Dit alles maakt het vliegen niet eenvoudiger te maken en op deze hoogte zijn de Fairey Battle vliegtuigen een ideaal doelwit voor de luchtdoelartillerie. Daarbij komt dat er slechts één microfoon aan boord is. Bij gebrek aan een techniek op punt gesteld door oefening en ervaring, kiest elke bemanning voor een eigen manier van communiceren in vlucht. Zo gebeurt tussen Alex Binon en zijn observator, reserve korporaal Legand (boord radio bij Sabena), de communicatie tijdens het belangrijk moment van het bombarderen, door het geven van signalen op een claxon. Uiteindelijk wordt 10 mei doorgebracht met wachten, de orders en tegenorders volgen elkaar die dag op.

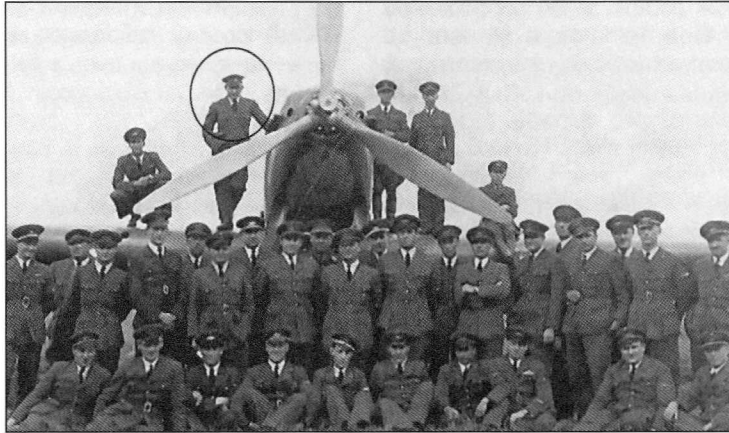
De aanvallen op de bruggen van het Albertkanaal

Op 11 mei, even na 3 uur in de morgen, maakt Binon zich klaar om op te stijgen voor een verkenningsvlucht om de staat van de bruggen over het Albertkanaal na te gaan. De signaalgever houdt hem tegen op het einde van de startbaan. De opdracht gaat niet door en zijn vliegtuig moet onmiddellijk uitgerust worden met bommen. De bruggen van het kanaal zijn onbeschadigd in de handen van de vijand gevallen en het 5de smaldeel is belast met de vernietiging ervan. Alex Binon zal hierover veel later schrijven: "We waren in het begin van de oorlog, belast met een opdracht

comme un modèle, note au deuxième semestre 1936: "Vole en peloton comme les meilleurs anciens pilotes".² A deux reprises, pendant la drôle de guerre, il parvient à sauver son Fairey Battle en panne de moteur, notamment en effectuant un atterrissage en campagne près de Landen.

Première mission de guerre

L'après-midi du 10 mai 1940, Alex Binon fait partie d'un des trois pelotons de trois avions mis en alerte pour une mission de bombardement. Aucun équipage de la Cinquième escadrille, celle des Aigles égyptiens, du Groupe 111 du 3e Régiment d'Aéronautique (V/III/3Aé) n'a, à ce moment, effectué de mission d'entraînement au bombardement sur Fairey Battle. Contrairement à leurs collègues de la RAF, sur cet avion triplace, les pilotes belges ne sont accompagnés que d'un observateur-mitrailleur, pas d'un bombardier. Donc, comme il n'y a pas de viseur, les bombes doivent être lâchées à vue le plus bas possible mais pas en



dessous de 150 mètres pour permettre l'activation du mécanisme de percussion.

Tout cela est loin de simplifier le pilotage et à cette altitude, les avions Fairey Battle vont représenter une cible idéale pour la défense contre avions! De plus, à bord, il n'y a qu'un seul microphone. A défaut d'une technique mise au point par l'entraînement et l'expérience, chaque équipage opte pour sa propre méthode opérationnelle en vol. Ainsi, entre Binon et son observateur, le caporal de réserve Legand (radio de bord de la Sabena) la communication, notamment au moment crucial du bombardement, repose sur différents types de coup de klaxon. Finalement, la journée du 10 mai se solde dans l'attente, les contrordres ayant succédé aux ordres.

L'attaque des ponts du Canal Albert

Le 11 mai, peu après 3 heures du matin, Binon s'apprête à décoller pour une mission de reconnaissance en vue de déterminer l'état des ponts du canal Albert. Le signaleur l'arrête en bout de piste. La mission est annulée et son avion doit immédiatement être équipé de bombes. Les ponts du canal sont tombés intacts aux mains de l'ennemi et la Cinquième escadrille est chargée de les détruire.

Binon, bien plus tard, consigne ses souvenirs: "Nous étions au début de la guerre, chargés d'une mission dont l'importance n'échappait à personne, mais nous n'avions ni l'entraînement, ni l'équipement pour pouvoir

Geschiedenis - Histoire

waarvan het belang niemand ontging, maar we hadden noch de opleiding noch de uitrusting om deze te volbrengen met enige kans op succes, en hoewel onervaren, wisten we maar al te goed dat de bommen van 50 kg geen schade zouden toebrengen aan de recent gebouwde betonbruggen".³

Het opstijgen gebeurt rond 5 uur, hoewel de piloten gehoopt hadden maximaal gebruik te kunnen maken van de duisternis. In de omgeving van Leuven wordt de formatie beschoten. Toppunt van ironie, de beschieting gebeurt waarschijnlijk door Belgische troepen, onervaren en niet in staat een bevriend van een vijandelijk vliegtuig te onderscheiden. "De zichtbaarheid was uitstekend en weldra kreeg ik de onbeschadigde brug van Vroenhoven in zicht.. Een beschieting van ongelooflijke intensiteit werd op ons gericht.. Ik zag gaten in de vleugels verschijnen en de droge knallen van de kogels op de metalen structuur van het vliegtuig overstemden het geluid van de motor.. Het leek alsof ik niet meer vooruit kwam en de brug nooit zou bereiken."⁴

Alex Binon bereikt desondanks de brug en geeft met een hevige klaxon stoot aan zijn observator het teken om de bommen te lossen. Onmiddellijk voelt het vliegtuig lichter aan, en met een scheervlucht zoals hij er nooit één gedaan heeft, herneemt hij de terugvlucht.. Na een zeer moeilijke landing, de stuurorganen van het vliegtuig werken niet meer normaal, tellen de verbijsterde "mecano's" de kogelgaten en -inslagen op het vliegtuig. Maar de meest dramatische vaststelling is dat op de negen bemanningen van het 5de smaldeel er slechts één het geluk gehad zoals hij en zijn observator om veilig thuis te komen. Op de debriefing meldt Alex Binon dat hij in de onmiddellijke nabijheid van de brug een enorme hoeveelheid zweefvliegtuigen opgemerkt heeft.. De majoor gelooft hem niet... "Binon die zijn leven in de weegschaal geworpen heeft, Binon de rustige en grote piloot, wordt er van beschuldigd geen verschil te zien tussen een zwever en een vliegtuig, en dit op enkele meters boven de grond"⁵

Eerbetuigingen

De Franse en Engelse raids op dezelfde bruggen blijken even onproductief als de Belgische.. De eerste "Victoria Cross" onderscheidingen van de Tweede Wereldoorlog worden verleend aan een bemanning van een Britse Fairey Battle die neergeschoten werd tijdens één van deze aanvallen.

Alex Binon wordt eervol vernoemd in de dagorders van het Belgische Militaire Vliegwezen op 21 juni 1940: "zeer goede piloot die verschillende opdrachten uitgevoerd heeft. boven de vijandelijke linies ondanks intens afweergeschut en een grote overheersing door de vijandelijke luchtmacht"⁶, dit laatste een pijnlijke bekentenis! In 1946 ontvangt hij het Militaire Kruis 1940 met palm vergezeld van de volgende vermelding:

nous en acquitter avec une chance de réussite et bien qu'inexpérimentés, nous nous rendions bien compte que les bombes de 50 kg seraient inefficaces contre des ponts en béton récemment construits³».

Le décollage intervient vers 5 heures alors que les pilotes auraient souhaité profiter au maximum de l'obscurité. A proximité de Louvain, des obus traversent la formation. Comblé d'ironie, ils doivent être tirés par des troupes belges incapables de reconnaître un avion ami d'un avion ennemi..

"La visibilité était excellente et bientôt le pont de Vroenhoven m'apparut intact.. Un tir d'une intensité inouïe était dirigé vers nous. Je voyais des trous se former dans mes ailes et j'entendais le claquement sec des balles sur les parois métalliques de l'avion, dominant le bruit du moteur. 11me semblait que je n'avancerais plus et que jamais je n'atteindrais le pont».

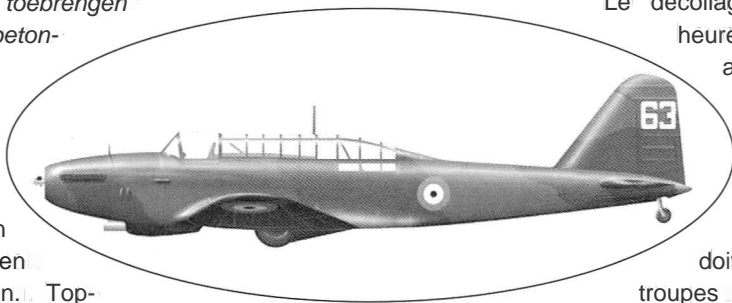
Binon atteint néanmoins le pont et d'un coup de klaxon rageur, fait larguer les bombes par son observateur.. Aussitôt, son avion s'allège et dans un rase-mottes, comme il n'en a jamais fait, il reprend alors la direction du retour.. Après un atterrissage très difficile, les commandes de l'avion ne répondant plus normalement, les mécaniciens atterrés comptent le nombre de trous et d'impacts. Mais le constat le plus dramatique est ailleurs: sur les neuf équipages de la 5ième escadrille, un seul autre a eu la même chance que Binon et son observateur de rentrer à bon port.

Au debriefing, Alex Binon signale avoir observé aux environs immédiats du pont, une énorme quantité de planeurs allemands.. Le major ne le croit pas... "Binon qui vient de peser son âme sur la balance du destin, Binon, le calme et grand pilote, est accusé de ne pas savoir distinguer un planeur d'un avion, et cela à quelques mètres du sol"⁵.

Honneurs

Les raids français et anglais sur ces mêmes ponts se révèlent tout aussi improductifs.. Les premières distinctions honorifiques «Victoria Cross» de la Seconde Guerre mondiale sont attribuées à l'équipage d'un Battle britannique abattu lors d'une de ces attaques.

Alex Binon est cité à l'ordre du jour de l'Aéronautique Militaire beige, le 21 juin 40: «très bon pilote a effectué plusieurs missions au-dessus des lignes ennemies malgré un feu intense de la défense contre avions et une supériorité marquante de l'aviation adverse»⁶, terrible aveu que ces derniers mots! En 1946, il reçoit la Croix de guerre 1940 avec Palme accompagnée de la citation suivante: «Le 11 mai 40 a participé à la mission de bombardement particulièrement périlleuse des débouchés de Maestricht défendus par des forces adverses considérables. Y a fait preuve de cran et de mépris du danger et est rentré, son avion fortement endommagé».



Geschiedenis - Histoire

"Heeft op 11 mei 1940 deelgenomen aan de buitengewone gevaarlijke bombardementsopdracht tegen de uitbraak bij Maastricht, verdedigd door aanzienlijke vijandelijke strijdkrachten. Hij heeft er blijk gegeven van lef en misprijzen voor het gevaar en is teruggekeerd met zijn zwaar beschadigd vliegtuig".

Het V/III/3Aé wordt nog meerdere malen geëerd. In december 1982 wordt, tijdens de eerste toekenning van het peterschap in de Belgische Luchtmacht, aan de piloten van 80A de naam Kapitein Glorie, 2de commandant van het 5de smaldeel toegekend. En in mei 1984 is Alex Binon, vergezeld van vier wapenmakers, aanwezig in Goetsenhoven als de eerste Egyptische Valk op de Marchettis van de Elementaire Vliegschool onthuld wordt, hij overhandigt er het vaandel van het V/III/3Aé aan het 5de Smaldeel Opleiding in Vlucht. Tenslotte wordt door de laatste twee overlevenden van de aanval op de brug van Vroenhoven, Jacques Dome en Alex Binon, op 11 mei 1990 een gedenksteen voor dit wapenfeit, opgericht op initiatief van de Vieilles Tiges, ingehuldigd.

Op dat ogenblik is Alex Binon reeds een hele tijd op pensioen na een welgevulde loopbaan, waarvan de meest markante feiten hierna beschreven worden.

Weerstander

Toegetreden tot de weerstand bij het Belgisch Legioen wordt Binon belast met het opzoeken en het aanleggen van droppingzones voor vliegtuigen en met de vorming van de ploegen verantwoordelijk voor deze zones. Zijn opleiding van piloot is hierbij zeer nuttig alsmede zijn officiële functie van inspecteur bij de dienst controle van de bevoorrading bij het Ministerie van Landbouw, dewelke als alibi voor zijn verplaatsingen dient. Maar in mei 1943 wordt de provinciale staf van het Legioen gevangengenomen door een actie van de "Geheime Feldpolizei". Binon ontsnapt op het nippertje aan de valstrik. De tegenwoordigheid van geest van één van de weerstanders, die hem, op het ogenblik dat hij binnenkomt, uitscheldt voor "vuile collabo" pleit hem vrij in de ogen van de Gestapo die op zoek zijn naar weerstanders. Binon kan ontsnappen, maar het netwerk is onthoofd door de terechtstelling van verschillende leden. Daar hij er niet in slaagt contact op te nemen met Londen vervoegt hij de inlichtingendienst van de Belgische Militaire Organisatie van de Weerstand afdeling Charleroi, waarin hij actief blijft tot de bevrijding.

Zijn intrede bij de Belgische Luchtmacht gebeurt via de Royal Air Force

Na zijn terugkeer naar Nationale Defensie in november 1944 krijgt Binon begin van 1945 de graad van onderluitenant (met terugwerkende kracht tot 25 december

La V/III/3Aé est encore honorée ultérieurement. En décembre 1982, lors de la première cérémonie de parrainage intervenue à la Force Aérienne Beige, la promotion d'élèves pilotes 80A se voit attribuer le nom du capitaine Glorie, commandant en second de la 5ième Escadrille.

En mai 1984, Alex Binon accompagné de quatre anciens compagnons d'armes est également présent à Gossoncourt, lorsqu'est dévoilé le premier faucon égyptien sur les Marchetti de l'Ecole de Pilotage Elementaire et remet le fanion de la V/III/3Aé à l'Escadrille d'Instruction en vol.

Enfin, le 11 mai 1990, les deux derniers rescapés de la mission du canal, Jacques Dome et Alex Binon inaugurent, au pont de Vroenhoven, une stèle commémorative de ce fait d'armes, érigée à l'initiative des Vieilles Tiges de Belgique.

A ce moment, Binon est déjà pensionné de longue date après une vie professionnelle à tous points de vue bien remplie et dont les événements les plus marquants vont être évoqués ci-après.

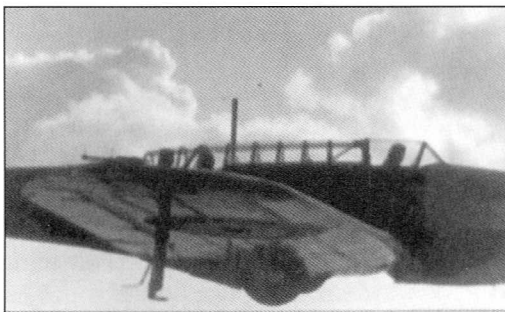
Résistant

Entré en résistance au sein de la Légion Beige, Binon est tout d'abord affecté à la recherche et à l'aménagement de terrains de parachutage mais aussi à la formation des équipes devant desservir ces terrains. Sa formation de pilote dans cette mission est utilement servie par sa fonction officielle d'inspecteur du contrôle du ravitaillement au Ministère de l'Agriculture qui lui sert d'alibi. Mais en mai 1943, l'état-major provincial de la Légion est capturé dans une action de la «Geheime Feldpolizei». Binon n'échappe au piège que de peu. La présence d'esprit d'un des membres du réseau qui lors de son entrée dans le local de réunion situé dans un bâtiment officiellement injurie en le traitant de "safe collabo", le dédouane ainsi aux yeux des gestapistes à la recherche de résistants. Si Binon en réchappe, le réseau est décapité par l'exécution de plusieurs de ses membres. Ne parvenant pas à renouer le contact avec Londres, il rejoint le service de renseignements de l'Organisation Militaire Beige de la Résistance, groupement de Charleroi, dans lequel il reste actif jusqu'à la libération.

taillement au Ministère de l'Agriculture qui lui sert d'alibi. Mais en mai 1943, l'état-major provincial de la Légion est capturé dans une action de la «Geheime Feldpolizei». Binon n'échappe au piège que de peu. La présence d'esprit d'un des membres du réseau qui lors de son entrée dans le local de réunion situé dans un bâtiment officiellement injurie en le traitant de "safe collabo", le dédouane ainsi aux yeux des gestapistes à la recherche de résistants. Si Binon en réchappe, le réseau est décapité par l'exécution de plusieurs de ses membres. Ne parvenant pas à renouer le contact avec Londres, il rejoint le service de renseignements de l'Organisation Militaire Beige de la Résistance, groupement de Charleroi, dans lequel il reste actif jusqu'à la libération.

Ses débuts à la Force Aérienne Beige passent par la Royal Air Force

Après avoir réintégré la Défense Nationale en novembre 1944, Binon étrenne son grade de sous-lieutenant au début 1945 (avec effet rétroactif au 25 décembre 1940). Sa carrière aéronautique redémarre sous l'angle de la formation puisqu'il est envoyé en Angleterre au sein de la Section beige de la RAF et repris en charge à la Belgian Training School de Snailwell où il est affecté de mai 1945 à mars 1946. Le Flying Officer Binon séjourne en 1946, deux mois à RAF Coleby Grange (SFTS Training Command) pour un «refresher



Geschiedenis - Histoire

1940). Zijn loopbaan bij de luchtmacht komt weer op gang via de opleiding. In het kader van de Belgische Sectie van de RAF, wordt hij naar Engeland gestuurd en opgenomen in de Belgian Training School in Snailwell waar hij verblijft van mei 1945 tot maart 1946. Flying Officer Binon verblijft nog twee maanden in RAF Coleby Grange (SFTS Training Command) voor een "refresher course", alvorens naar België terug te keren om het lerarenkorps van de Technische School van het Vliegwezen in Saffraanberg te versterken.

Als chef van de sectie instrumenten, ontwikkelt hij op deze school pareltjes van technisch vernuft om de vorming te optimaliseren. Zijn oorspronkelijke vorming van technicus komt hierbij zeer van pas. Hij ontwerpt en bouwt uit het niets meerdere gereedschapmachines om het beschikbare materieel te vervolledigen. Hij bouwt eveneens een reuze schaalmodel dat de werking en uitrusting van een modern vliegveld toont. In 1947 presenteert de kleine onderluitenant, voorzien van zijn diploma A2, op het congres ter gelegenheid van de honderdste verjaardag van de "Association des Ingénieurs sortis de l'Université de Liège" voor een schare van ingenieurs, bedrijfsleiders en specialisten een verslag⁷. Daarin analyseert hij, op basis van de lessen getrokken uit de voorbije oorlog, aan welke voorwaarden de internationale vliegvelden moeten voldoen om steeds snellere vliegtuigen met immer grotere tonnages te ontvangen. Het zal niet lang duren voor hij de gegrondheid van deze studie zelf zal kunnen nagaan.

Primeurs op de "Lijn België - Congo"

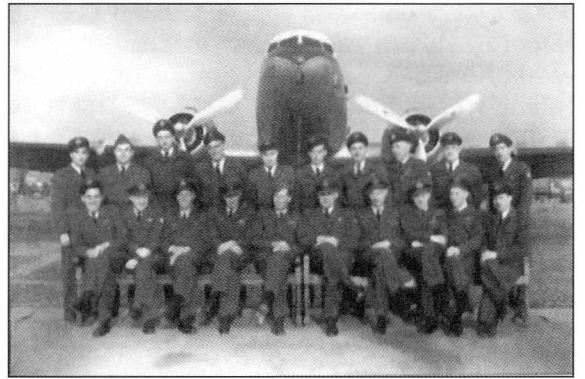
Inderdaad, in mei 1948 volgt Alex Binon een conversie tot transportpiloot en wordt overgeplaatst naar de zopas opgerichte 15 Wing.

In die periode is de grote aangelegenheid van deze Transport- en Verbindingswing de opening van de Lijn België - Congo, afgekort tot LBC. De eerste militaire verbinding heeft plaats met een Dakota DC-3 (K10) in juni 1947, en eind 1948 mag de LBC beschouwd worden als volledig operationeel. Maar de ontwikkeling van de Basis van Kamina (BAKA) stelt nieuwe uitdagingen. De vluchten vermenigvuldigen zich weliswaar op regelmatige basis om het transport van het militair personeel te verzekeren, zonder nochtans het probleem van de bevoorrading aan materiaal op te lossen. Daarvoor dient gewacht op de komst van de Fairchild C-119 "Flying Boxcar".

Tijdens de zomer van 1952 volgt Alex Binon bij het Air Training Command van de USAF te Frankfurt een conversie cursus op deze vliegende cargo. Hij en zijn vriend René Maricq, zijn de eerste Belgische piloten die op C-119 gevormd worden met het vooruitzicht de andere Belgische piloten op te leiden om dit nieuwe vliegtuig te besturen. Hetzelfde jaar trouwens bekomt hij de kwalificatie "Green Card examiner" afgeleverd door de RAF-Central Flying School.

Op 3 maart 1953 vertrekt een eerste C-119 (CP3) vanuit Meisbroek en zet koers naar het hart van Afrika voor een studie van de vliegroute. De bemanning

course», avant de rentrer en Belgique pour renforcer le corps des professeurs à l'Ecole Technique d'Aviation de Saffraan berg.



En tant que chef de la section instruments de cette école, il développe des trésors d'ingéniosité pour optimiser l'instruction. Sa formation initiale de technicien lui est d'un précieux secours. Il conçoit et construit de toutes pièces plusieurs machines-outils pour compléter l'équipement en matériel. Il construit également une maquette géante montrant le fonctionnement et l'équipement d'un aérodrome moderne. En 1947, le petit lieutenant aviateur, riche de son diplôme A2, présente, au congrès marquant le centenaire de l'Association des Ingénieurs sortis de l'Université de Liège un rapport⁷ devant un parterre d'ingénieurs, de chefs d'entreprises et de spécialistes. A l'aune des enseignements de la guerre, il y analyse les conditions à remplir par les aérodromes internationaux appelés à recevoir des avions toujours plus rapides et de tonnages toujours plus élevés. Il ne va pas tarder à vérifier le bien-fondé de cette étude.

Premières sur la Ligne Belgique - Congo

En effet, en mai 1948, Alex Binon suit une conversion comme pilote de transport et est muté au tout jeune 15 Wing.

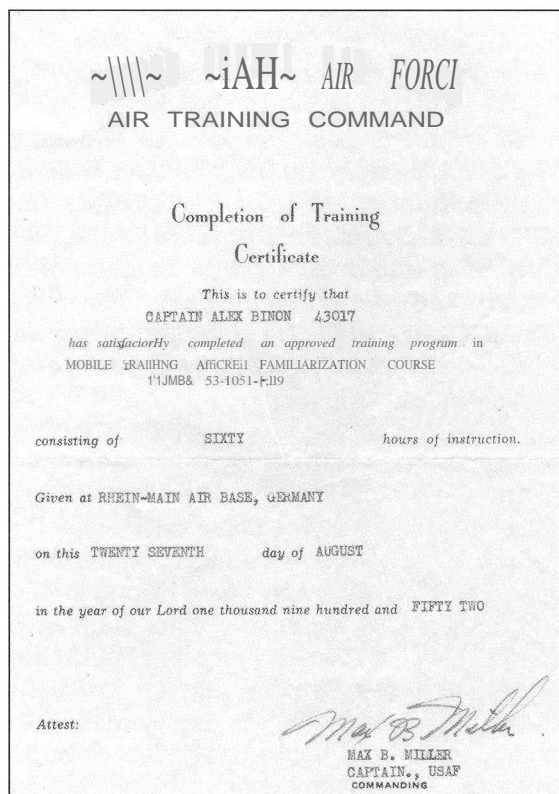


A l'époque, la grande affaire de ce Wing de Transport et de Communication, c'est l'ouverture de la Ligne Belgique - Congo, en abrégé LBC. La première liaison militaire a lieu en DC-3 (K10) en juin 1947; et fin 1948, la LBC peut être considérée comme vraiment opérationnelle. Mais le

développement de la base de Kamina (Baka) pose de nouveaux défis. Les vols se multiplient avec une cer-

Geschiedenis - Histoire

onder leiding van majoor Binon doet zeven dagen over de route Melsbroek-Tripoli-Kano-Leopoldstad-Kamina en terug. Enkele maanden na de dood van Alex Binon in 2004, schenkt zijn zoon Roland de herinneringsstrofee aan deze eerste C-119 verbinding met Congo aan het Dakota Documentatiecentrum van de 15 Wing. Deze LBC voor C-119 laat eindelijk toe de Harvard vliegtuigen van de Gevorderde Vliegschool en de Sycamore helikopters over te vliegen naar onze kolonie. Ondertussen wordt een tweede route via de Nijl



bestudeerd, deze moet een groter laadvermogen toelaten, door het vinden van tussenlandingsplaatsen op regelmatige tussenafstanden gelegen en beter geschikt voor de brandstofbevoorrading. De crisis rond het Suez kanaal in 1956 zal deze vliegroute van de C-119 weer in vraag stellen. Maar de C-119s zijn niet de enige vliegtuigen van de Belgische Luchtmacht waarvoor een betere route gezocht wordt om de kolonie te vervoegen vanuit het moederland.

(wordt vervolgd)

1 Raymond Dehasse werd gekozen als peter van de 122^{ste} promotie Polytechnische van de KMS en het was Alex Binon die het vaandel overhandigde

2 Vlieger notas boekje (CNA) Alex Binon

3 Icare Nr. 76, Lente 1976, Blz. 35

4 Icare Nr. 76, Lente 1976, Blz. 39

5 Jean Delaet, Escadrilles au combat, 1947 Blz. 64

6 Vlieger notas boekje Alex Binon (CNA) getekend Kapt VI de Hepcée

7 Akte van het Congres A.I.Lg 1947 Tome II, blz. 179

taine régularité en vue d'assurer le transport du personnel militaire sans toutefois que soient vraiment résolus les problèmes d'approvisionnement en matériel. Il faut pour cela attendre l'arrivée du Fairchild C-119 «Flying Boxcar».

A l'été 1952, Alex Binon suit, auprès de la USAF Air Transport Command à Francfort, le cours de conversion sur ce cargo volant dans la perspective de former, avec son ami René Maricq, les pilotes belges sur ce nouvel avion. La même année d'ailleurs, il obtient la qualité de «Green card examiner» délivrée par la RAF-Central Flying School.

Le 3 mars 1953, un premier appareil, le CP3 quitte Meisbroek et met le cap vers le coeur de l'Afrique pour une première étude de l'itinéraire. L'équipage, dirigé par le major Binon, met sept jours pour couvrir l'itinéraire Melsbroek-Tripoli-Kano-Léopoldville-Kamina et retour. En 2004, quelques mois après la mort d'Alex Binon, son fils Roland offre le trophée commémoratif de cette première liaison C-119 Belgique - Congo au Dakota Centre de Documentation du 15 Wing.

Cette LBC ouverte au C-119, permet finalement d'acheminer les avions Harvard de l'Ecole de Pilotage Avancé et les hélicoptères Sycamore vers notre colonie. Entre-temps, une autre route, passant par la vallée du Nil, est étudiée en vue de permettre un approvisionnement en carburant plus régulier et mieux adapté aux besoins du C-119; celui peut dès lors emporter une charge utile plus importante. Mais la crise du Canal de Suez de 1956 remet en question cet itinéraire des C-119. Ces derniers ne sont cependant pas les seuls au sein de la Force Aérienne Beige à avoir cherché la meilleure voie pour rejoindre la colonie au départ de la métropole.

(à suivre)

1 Raymond Dehasse a été choisi comme parrain de la 122^e Promotion Polytechnique de l'ERM et c'est Alex Binon qui remettra le fanion de cette promotion.

2 Carnet de note d'aviateur d'Alex Binon.

3 Icare, n° 76, Printemps 1976, p. 35.

4 Icare, *Ibidem*, p.39.

5 Jean Delaet, *Escadrilles au combat*, 1947, P 64.

6 Carnet de note d'aviateur d'Alex Binon, sous la signature du Capitaine aviateur de Hepcée.

7 Actes du Congrès A.I.Lg 1947, Tome II, p. 179.

Geschiedenis - Histoire

Veertig jaar geleden op 22 oktober 1965:

Een C-119 stort neer in Veckershagen

door Axel Vermeesch

De koude oorlog is volop aan de gang. Het zogenaamde "ijzeren gordijn" loopt van noord naar zuid door Duitsland en verdeelt het land in twee: de Duitse Bondsrepubliek (de DBR) en de Duitse Democratische Republiek (de DDR). Belgische troepen van het 1ste Belgische Corps zijn op het grondgebied van de Duitse Bondsrepubliek gestationeerd om samen met de troepen van verschillende geallieerde landen het NA VO gebied te verdedigen tegen een inval door de troepen van het Warschau Pact.

Het maneuver "Horse Shoe" van het 1ste Belgische Corps is een van de vele oefeningen die jaarlijks gehouden worden in de bufferzone, het gebied langs het "ijzeren gordijn", ook wel "Inner German Border" (IGB) genoemd. Twee C-119 vliegtuigen van de 15 Wing worden ingezet in steun van de Belgische grondtroepen. Op 21 oktober, voor het vertrek uit Meisbroek, brengt commandant Chatelain de twee bemanningen op de hoogte gebracht van de opdracht, veiligheidsmaatregelen zowel voor de lading als voor de vlucht in de bufferzone in de nabijheid van de ADIZ (Air Defence Identification Zone).

De twee C-119s CP 19 en CP 18 (respectievelijke immatriculatie OT-CAS en OT-CAR) stijgen op in Melsbroek rond 14u, en landen een uur later op de RAF basis in Gutersloh nabij Bielefeld in het noorden van de DBR. Hier nemen de twee bemanningen contact met het personeel van het peloton bevoorrading van het 1ste Belgische Corps. Zij overzien het laden van de vaten benzine die gearachuteerd moeten worden in het gebied rond Kassei, waar de Belgische grondtroepen zich bevinden. Het personeel van het Regiment Para-Commando maakt de ladingen in de vliegtuigen klaar voor de drop, terwijl de bemanningen de weersvoorspelling voor de komende nacht bestuderen en de vluchtplannen indienen. Daarna gaan allen nog een stevig avondmaal nemen.

Juist voor het vertrek begeeft kapitein-vlieger Luc Mommer, boordcommandant van de CP 19, zich naar de radiowagen van de para-commando's en krijgt van de operateur alle meteorologische informatie en "running in" voor de DZ (dropping zone). Commandant Mommer vraagt Adjutant Gêruzet, boordcommandant van de CP 18, om 15 minuten na hem op te stijgen en

Il y a quarante ans, le 22 octobre 1965:

Un C-119 s'écrase à Veckershagen

par Axel Vermeesch

traduit par Isabelle et Léon Haderman

On est en pleine guerre froide. Le "rideau de fer" traverse l'Allemagne du nord au sud, la divisant en deux républiques: la Deutsche Bundes Republik (DBR) et la Deutsche Demokratische Republik (DDR). Des unités du 1 Corps Belge sont stationnées en DBR afin d'assurer, avec les troupes de différents pays alliés, la défense du territoire de l'OTAN contre une invasion par les troupes du pacte de Varsovie.

La manoeuvre "Horse Shoe" du 1 Corps Beige est l'un des nombreux exercices annuels effectués dans la zone tampon située le long du rideau de fer et que l'on appelle aussi "Inner German Border" (IGB). Deux C-119 du 15 Wing sont affectés en support des forces terrestres belges. Le 21 octobre, peu avant le départ de Meisbroek, le commandant Chatelain informe les deux équipages de leur mission et des mesures de sécurité tant pour le chargement que pour le vol dans la zone tampon près de l'ADIZ (Air Defense Identification Zone).

Les deux C-119 CP 19 et CP 18 (immatriculés respectivement OT-CAS et OT-CAR) décollent de Meisbroek vers 14 heures et atterrissent une heure plus tard sur la base RAF de Gutersloh près de Bielefeld dans le nord de la DBR. Sur place, les deux équipages prennent contact avec le personnel du peloton de ravitaillement du 1er Corps Beige. Ils supervisent le chargement des bidons de carburant qui devront être parachutés dans la région de Kassei où se trouvent les forces terrestres belges. Le personnel du Régiment Para-Commando prépare le chargement dans l'avion pour le drop tandis que les équipages étudient les prévisions météorologiques pour la nuit et rentrent leurs plans de vol. Après quoi ils vont tous prendre un bon repas.

Juste avant le départ, le capitaine-aviateur Luc Mommer, commandant de bord du CP 19, se rend au véhicule radio des para-commandos et reçoit de l'opérateur l'ensemble des informations météorologiques et le "running-in" pour la DZ (dropping zone). Le Commandant Mommer demande à l'Adjudant Gêruzet, commandant de bord du CP 18, de décoller 15 minutes après lui et de rester dans le circuit

Geschiedenis - Histoire

in een circuit te blijven boven de radionavigatiebaken van Warburg tot zijn parachutage beëindigd heeft.

Het is 22 oktober 00u30 als de eerste C-119 het luchtruim kiest met een IFR (instrumentvliegen) vluchtplan op 4000 voet tot de radiobaken Warburg. Vijftien minuten later stijgt ook het tweede toestel op richting Warburg. Het is 01u17 als commandant Mommer boven Warburg aankomt, hij daalt tot 1500 voet en zet de vlucht verder in VMC (vliegen op zicht) in de richting van de DI. Een tiental minuten later overvliegt hij de DI en neemt hij contact met het radiopersoneel op de grond. Hij ontvangt en bevestigt alle nodige inlichtingen en de instelling voor de hoogtemeter (QFE). Dit is het allerlaatste radiocontact met de CP 19. Na dit overvliegen van de DI, draait het vliegtuig naar links voor een bocht van 180 graden ("down wind leg") en verdwijnt achter de heuvels uit het zicht van de militairen met dienst op de DI. Ongeveer op een koers van 160 graden raakt het toestel de bomen op de helling van een heuvel van ongeveer 405 meter (1330 voet). De CP 19 komt tot stilstand op de rug op een hoogte van 380 meter boven de zeespiegel, na een grote boog naar links te hebben gemaakt. Brokstukken liggen verspreid over een afstand van 200 meter en een oppervlakte van 4500 vierkante meter. Het is

1u28. De vijf bemanningsleden en de drie parachutisten, die hen vergezelden voor de drop, verliezen hun leven. De soldaten op de grond horen het lawaai en zien het vuur. Ze begeven zich ter plaatse en vinden twee lichamen, de andere worden kort erna eveneens gevonden. De tweede C-119 cirkelt ondertussen gedurende 15 minuten rond boven de radiobaken van Warburg onder controle van Hannover. De bemanning van de CP 18 blijft in radiocontact met de CP 19 tot 1u20, moment waarop geen antwoord meer komt. Het vliegtuig zet koers naar de DI op een hoogte van 2500 voet (QNH). De zichtbaarheid is goed, er zijn geen wolken, maar nachtelijk uitzicht is zwart. Op een tweetal minuten vliegen van de DI bemerkt de bemanning een groot vuur nabij het dorp Veckerhagen en veronderstelt dat de DI daar moet zijn. Daar de plaats niet overeenstemt met de positie van de DI vliegt de bemanning nog wat door en bemerkt tenslotte toch de verlichte markering van de DI. De plaats is zeer donker, en de



perdent la vie. Les soldats au sol entendent le bruit et aperçoivent les flammes. Ils se rendent sur place et trouvent deux corps. Les autres corps seront découverts peu après. Le deuxième C-119 reste dans le circuit de Warburg pendant 15 minutes sous contrôle aérien de Hannover. L'équipage du CP 18 reste en contact radio avec le CP 19 jusqu'à 01h20, après, il n'obtient plus de réponse. Le CP 18 met le cap sur la DI, à une hauteur de 2.500 pieds (QNH). La visibilité est bonne, il n'y a pas de nuages mais il fait nuit noire. A deux minutes de vol de la DI, l'équipage remarque un grand incendie près du village de Veckerhagen et suppose qu'il s'agit de la DI. Comme cela ne coïncide pas avec la position de la DI, l'avion poursuit sa route et repère finalement les feux de marquage de la DI. L'endroit est très sombre et l'équipage a pour seule référence les feux de marquage de la DI et l'incendie sur la colline toute proche. Après avoir survolé la DI, le CP 18 tourne à son tour vers la gauche en position "down wind leg". Il est 02h02 quand l'avion survole la DI pour la seconde

de la balise de Warburg en attendant que le CP 19 ait terminé son drop.

Il est 00h30 lorsque le premier C-119 décolle pour un vol en IFR (vol aux instruments) à 4000 pieds jusqu'à la balise de Warburg. Le second C-119 décolle 15 minutes plus tard également en direction de Warburg. Il est 01h17 lorsque le commandant Mommer arrive au-dessus de Warburg. Il descend de 1500 pieds et poursuit son vol en VMC (vol visuel) en direction de la DI. Il survole la DI une dizaine de minutes plus tard et prend contact avec l'équipe radio au sol. Il reçoit et confirme les instructions et le réglage de l'altimètre de l'avion (QFE). Ceci est le dernier contact radio avec le CP 19. Après le survol de la DI, l'avion entame un virage à 180 degrés vers la gauche ("down wind leg") et disparaît derrière les collines, hors de la vue du personnel au sol. Sur un cap d'environ 160 degrés, l'avion touche les arbres d'une colline d'environ 405 mètres (1330 pieds). Après une large courbe vers la droite, le CP 19 s'écrase et s'arrête sur le dos à une

hauteur de 380 mètres au-dessus de la mer. Les débris sont éparpillés sur une distance de 200 mètres et une superficie de 4.500 mètres carrés. Il est 01 h28. Les cinq membres d'équipage et les trois parachutistes qui les accompagnaient pour le drop

perdent la vie. Les soldats au sol entendent le bruit et aperçoivent les flammes. Ils se rendent sur place et trouvent deux corps. Les autres corps seront découverts peu après. Le deuxième C-119 reste dans le circuit de Warburg pendant 15 minutes sous contrôle aérien de Hannover. L'équipage du CP 18 reste en contact radio avec le CP 19 jusqu'à 01h20, après, il n'obtient plus de réponse. Le CP 18 met le cap sur la DI, à une hauteur de 2.500 pieds (QNH). La visibilité est bonne, il n'y a pas de nuages mais il fait nuit noire. A deux minutes de vol de la DI, l'équipage remarque un grand incendie près du village de Veckerhagen et suppose qu'il s'agit de la DI. Comme cela ne coïncide pas avec la position de la DI, l'avion poursuit sa route et repère finalement les feux de marquage de la DI. L'endroit est très sombre et l'équipage a pour seule référence les feux de marquage de la DI et l'incendie sur la colline toute proche. Après avoir survolé la DI, le CP 18 tourne à son tour vers la gauche en position "down wind leg". Il est 02h02 quand l'avion survole la DI pour la seconde

Geschiedenis - Histoire

bemanning heeft geen andere referenties dan de verlichte DI-markering en het vuur op de helling van de heuvel dichtbij. Na het overvliegen van de DI, draait ook de CP 18 naar links voor de "down wind leg". Het is 2u02 als het toestel een tweede keer de DI overvliegt. Via de radio geeft het grondpersoneel de invliegkoers van 360 graden en de instelling van de hoogtemeter 30.02 (QFE). De bemanning stelt de hoogtemeters in, daalt naar de drophoogte terwijl de snelheid vermindert wordt naar 130 knopen. Bij het overvliegen van het vuur dat voordien was opgemerkt, realiseert de tweede piloot dat ze heel laag boven de grond vliegen. De navigator verwittigt boordcommandant Gêruzet dat het gevaarlijk is om nog lager te zakken naar de voorgeschreven drophoogte. De daling wordt stopgezet op 1700 voet (QFE). Bij de derde overvlucht van de DI worden de bevoorrading gedropt op een hoogte van 1600 voet, dus hoger dan voorgeschreven: vier pakken met elk 40 jerrycans brandstof en twee pakken met voedsel. Na nogmaals rond het vuur op de grond te hebben gedraaid zet de CP 18 terug koers naar de baken van Warburg en landt op Gutersloh om 2u50. Even later verneemt de bemanning dat hun collega's van de CP 19 niet terug zijn en dat er geen nieuws is over hun vlucht. Tegen de vroege ochtend wordt het ongeval bevestigd.

Verscheidende hypothesen werden onderzocht: een tekort aan brandstof aan boord, een overladen vliegtuig, defect aan een van de twee motoren en brand aan boord. Geen enkele van deze hypothesen kon ooit bevestigd worden. Heel wat parlementaire vragen werden gesteld om klaarheid te scheppen en de omstandigheden te kennen waarin het ongeval gebeurde. Ook de Commissie van Landsverdediging van de Senaat werd samengeroepen om over het ongeval te debatteren.

Op 27 oktober ging Monseigneur Cammaert voor in de plechtige uitvaartdienst plaats op de basis van Melsbroek. De minister van Landsverdediging, de heer Moyersoen, en talrijke autoriteiten woonden de plechtigheid bij. Koning Boudewijn, in die periode op reis in Mexico, betuigde zijn rouwbeklag aan de verwanten van de acht slachtoffers in een telegram aan de heer Moyersoen, die het overbracht aan de families van:

Kapitein-vlieger Luc Mommer
boordcommandant

Commandant-vlieger Edgar Salteur
tweede piloot

Kapitein-vlieger Roger Doffagne
navigateur

fois. L'équipe au sol donne la direction du drop, 360 degrés, et un QFE de 30.02. Le pilote règle l'altimètre sur 30.02, entame la descente vers l'altitude de drop et réduit la vitesse à 130 nœuds. En survolant l'incendie, le second pilote remarque que l'avion vole très bas. Le navigateur prévient le commandant de bord Gêruzet qu'il serait dangereux de descendre plus bas que l'altitude prévue pour le drop. La descente est interrompue à 1.700 pieds (QFE). Au troisième survol de la DI, le drop est effectué à une altitude de 1.600 pieds, donc plus haut que prévu: quatre colis contenant chacun 40 jerrycans de carburant et deux colis de vivres. Après avoir tourné une nouvelle fois au-dessus de l'incendie, l'avion met le cap sur la balise de Warburg et atterrit à Gutersloh à 02h50. C'est là que l'équipage apprend que leurs collègues du CP 19 ne sont pas rentrés et que l'on est sans nouvelles de leur vol. Tot le matin, l'accident est confirmé.



Différentes hypothèses furent étudiées: pénurie d'essence à bord, surcharge de l'avion, panne de moteur et feu à bord. Aucune hypothèse n'a pu être confirmée. De nombreuses questions parlementaires furent posées afin d'apporter la lumière sur cet accident et d'en connaître les circonstances. La Commission Défense du Sénat fut également réunie afin de débattre de cet accident.

La cérémonie d'enterrement fut célébrée par Monseigneur Cammaert le 27 octobre sur la base de Melsbroek. Le Ministre de la Défense, Monsieur Moyersoen, ainsi que de nombreuses autorités y assistèrent. Le Roi Baudouin, en voyage à Mexico, présenta ses condoléances aux proches des huit victimes dans un télégramme adressé à Monsieur Moyersoen, qui le transmit aux familles du:

Capitaine-aviateur Luc Mommer
commandant de bord

Commandant-aviateur Edgar Salteur
second pilote

Capitaine-aviateur Roger Doffagne
navigateur

Geschiedenis - Histoire

Adjudant eerste klas Roger Stevens
boord radio

Adjudant Fernand Lardot
boortechnicus

Eerste sergeant-majoor Louis Berwaerts
bevoorrader door de lucht

Sergeant Joseph Steemans
bevoorrader door de lucht

Dienstplichtige soldaat Daniel Feller
bevoorrader door de lucht

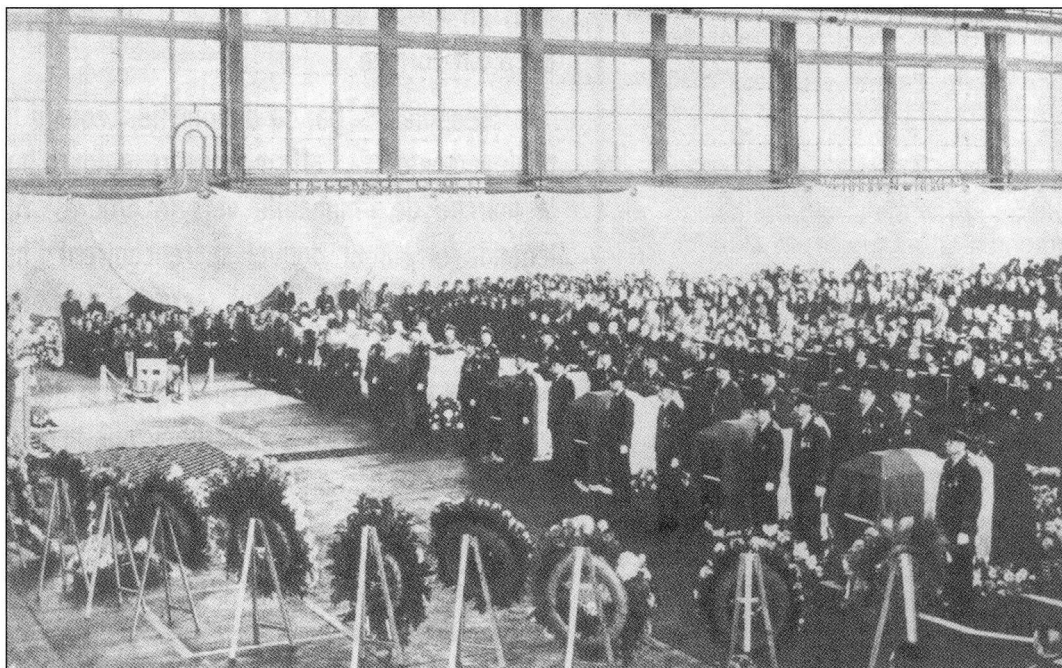
Adjudant 1ere classe Roger Stevens
radio de bord

Adjudant Fernand Lardot
technicien de bord

Premier Sergent-major Louis Bezrwaerts
ravitailleur para

Sergent Joseph Steemans
ravitailleur para

Soldat du contingent Daniel Feller
ravitailleur para



In zijn gesprek met DAKOTA News (nummer 30 van april 2005) zegt brigade-generaal vlieger b.d. Albert Laforce, bevelhebber van de 15 Wing van 1964 tot 1968, het volgende over dit ongeval: "De streek was heuvelachtig en dicht bebost, 's nachts moet het een donker gat geweest zijn. De C-119 was niet uitgerust om in dergelijke situatie te opereren, de navigatiemiddelen aan boord waren praktisch nihil, op een onnauwkeurige radiobaken na. Ik betwijfel nog altijd het nut van dat soort opdrachten in de nacht, kon dat niet in de vroege ochtend met wat meer zichtbaarheid? Zoals bij vorige ongevallen, bracht ook dit ongeval een grote schok teweeg in de wing. Dan komt de vraag "Hoe is het in gods naam mogelijk?". In die tijd waren de onderzoeken van vliegtuigongevallen groot geheim, als bevelhebber van de 15 Wing kreeg ik nooit het resultaat te horen of te zien. We zochten dus zelf uit wat kon gebeurd zijn. De dropprocedure was goed ingezet, het liep mis bij het tweede overvliegen van de DZ. Het was duidelijk dat de CP 19 te laag vloog. Hoogstwaarschijnlijk een verkeerde instelling op de hoogtemeter?"

Dans son entretien avec DAKOTA News (numéro 30 de mois d'avril 2005), le Général de Brigade e.r. Albert Laforce, Commandant du 15 Wing de 1964 à 1968, commente l'accident: "La région était vallonnée et fortement boisée, autant dire un vrai trou noir durant la nuit. Le C-119 n'était pas équipé pour opérer dans de telles conditions, les moyens de navigations étaient pratiquement inexistant mis à part une radio balise imprécise. Je me pose encore toujours des questions quant à l'intérêt de telles opérations la nuit. Ne pouvait-on pas opérer le matin, dans des conditions de visibilités plus favorables? Comme les accidents précédents, celui-ci fut un énorme choc pour le Wing. On se pose la question: "Mon Dieu, comment cela est-il possible?". A cette époque-là, les enquêtes sur les accidents d'avion étaient confidentielles. En tant commandant du 15 Wing, je n'ai jamais vu ni entendu les résultats de celle-ci. Nous avons mené notre propre enquête. La procédure de drop a été entamée correctement mais les choses ont mal tourné au second survol de la DZ. Il est évident que le CP 19 volait trop bas. Plus que probablement, un réglage erroné de l'altimètre?"

Kleine geschiedenis - Petite histoire

Twintig jaar geleden : november 1985

Vulkaanuitbarsting in Columbië Prins Filip van België vergezelt C-130

uit "Twee jaar humanitaire zendingen met de 15 Wing"
door kolonel vlieger Karel Vervaart

November 1985. Terwijl Europa zich voorbereidt op de komende winter, verspreiden de media een verschrikkelijk bericht: in Columbië is de vulkaan "Nevado del Ruiz" uitgebarsten, en heeft de stad Armero bedolven onder een enorme stroom van modder en as. Men spreekt van tienduizenden doden



en daklozen! Enkele dagen na de uitbarsting beslist de Belgische regering een C-130 van de 15 Wing naar Columbië te sturen als bijdrage in de internationale hulp.

Aangeduid als boordcommandant en verantwoordelijke van deze bijzondere opdracht, tref ik met mijn bemanning de nodige voorbereidingen voor het goede verloop ervan. Een punt wordt ons echter niet gepreciseerd: ik moet vier passagiers meenemen, maar hun identiteit wordt in het grootste geheim gehuld. De avond voor het vertrek verneem ik dat Prins Filip van België de zending zal meemaken als vertegenwoordiger van het Belgische Rode Kruis. Onze hoge gast wenst incognito te reizen, zo is er op de koude en regenachtige zondagmorgen van ons vertrek weinig ceremonieel. De CH 05 verlaat Meisbroek met als eerste bestemming Lajes op de Azoren, dat zal bereikt worden na zes uur vlucht.

Il y 20 ans: novembre 1985

Eruption volcanique en Colombie Prince Philip de Belgique accompagne C-130

de "Oeux années de missions humanitaires du 15 Wing" par le colonel aviateur K. Vervaart

Novembre 1985, pendant que l'Europe se prépare à affronter l'hiver, une terrible nouvelle fait la une des médias: en Colombie, le réveil du volcan "Nevado del Ruiz" a provoqué une énorme coulée de boue et de cendres qui a enseveli la ville d'Armero. On parle de dizaines de milliers de morts et de sans abris! Quelques jours plus tard, la Belgique décide d'y envoyer un C-130 du 15 Wing, qui emportera une contribution à l'aide internationale que ce drame a mobilisée.

Désigné comme commandant de bord, et responsable de cette mission quelque peu inhabituelle, j'effectue avec mon équipage les préparatifs nécessaires à son bon déroulement. Un point cependant ne m'est pas précisé: on doit emporter cinq passagers, mais un véritable secret entoure leur identité; et ce n'est que la veille du départ que j'apprendrai que le Prince Philip de Belgique nous fera l'honneur d'accompagner ce vol en tant que représentant de la Croix Rouge de Belgique. Peu de cérémonial pour notre départ, car notre hôte



Kleine geschiedenis - Petite histoire

Na een snelle service op de Azoren kiest onze Hercules het luchtruim richting Bermudas. Acht uur later, en na een bewogen en spectaculaire doortocht van een tropisch front kort voor de aankomst, landen we daar op Bermuda NAS.

Na een korte nachtrust is de bemanning klaar voor de tweede reisdag naar Bogota, hoofdstad van Columbië en verzamelplaats voor de toestromende internationale hulp. De zes uur durende vlucht vordert langzaam in de blauwe lucht van de Caraïben. Terwijl ik op de HF radio contact opneem met Meisbroek, kom ik in contact met twee andere Belgische C-130 toestellen die, net zoals wij, humanitaire zendingen uitvoeren elders in de wereld, namelijk in Ethiopië en in Niger.

De radioverbindingen zijn uitstekend, en Prins Filip, ten zeerste verwonderd over de kwaliteit en originaliteit van onze communi-

catiemiddelen, zendt zijn beste groeten naar de twee andere bemanningen die zich eveneens inzetten opdat ergens in de wereld mensen zouden kunnen overleven.

Bij onze aankomst in Bogota worden we verwelkomd door talrijke personaliteiten en nog dezelfde avond wordt onze landing en de Belgische hulpverlening nog vermeld in de Columbiaanse pers.

's Anderendaags begeeft Prins Filip zich per helikopter naar Armero, de plaats van het onheil. De bemanning neemt wat rust en bereidt de terugvlucht voor. De terugvlucht gebeurt via de militaire vliegbasis Andrews in Washington OC, waar wij -omwille- van rentabiliteit - vracht opladen met bestemming België. Prins Filip keert naar België terug aan boord van een andere C-130.

De ganse bemanning zal aan deze speciale zending de beste herinneringen bewaren, het warme onthaal in Columbië, de verwelkoming door de Belgische vertegenwoordigers in Bogota, en de vriendelijkheid en eenvoud van onze "derde piloot" die de lange vermoeiende dagen met ons meemaakte!

désire voyager incognito, et c'est par un dimanche matin froid et pluvieux que le CH 05 quittera Bruxelles à destination de Lajes aux Açores, notre première escale que nous atteindrons en six heures de vol.

Après une rapide remise en oeuvre de l'avion, notre Hercules reprend l'air à destination des Bermudes qui seront atteintes après huit heures de vol, avec une traversée quelque peu mouvementée et spectaculaire d'un front tropical peu avant notre arrivée à Bermuda NAS. (Kinley).

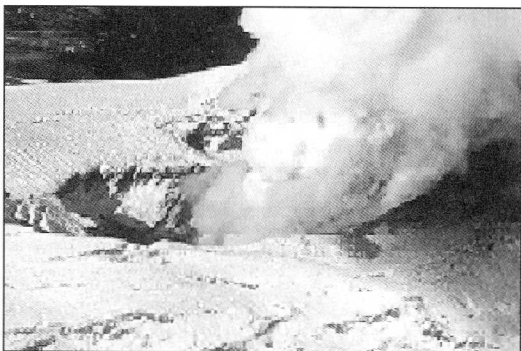
Une courte nuit de repos, et l'équipage est prêt pour la deuxième journée du voyage qui nous permettra de rallier Bogota, capitale de la Colombie et lieu de rassemblement de l'aide internationale. Six heures de vol s'écoulent sous le ciel bleu des Caraïbes; je contacte Bruxelles par la radio HF, et j'ai la surprise d'être en contact avec deux autres C-130 beige qui, comme nous, effectuent des missions humanitaires en Ethiopie et au Niger.

Les communications sont excellentes, et le Prince Philip, étonné par la qualité et l'originalité de cette transmission envoie ses salutations aux deux autres équipages qui eux aussi travaillent pour que quelque part dans ce monde des hommes puissent survivre.

A notre arrivée à Bogota, nous sommes accueillis par des nombreuses personnalités; et le soir même, la presse colombienne relatera l'atterrissage du C-130 beige et l'aide de la Croix Rouge de Belgique.

Le lendemain, le Prince Philip se rend en hélicoptère sur les lieux de la catastrophe. L'équipage prend son repos et prépare le vol de retour via la base militaire d'Andrews à Washington OC, rentabilité oblige! Le Prince Philip retourne en Belgique à bord d'un autre C-130 beige.

Tout l'équipage garde un excellent souvenir de cette mission quelque peu spéciale, de l'accueil chaleureux de la Colombie et des représentants belges à Bogota, ainsi que de la gentillesse, la simplicité, et la présence du «troisième pilote» qui a partagé avec nous les longues journées de cette mission fatigante!



Kleine geschiedenis - Petite histoire

Schaalmodellen

in het

DAKOTA

Documentatiecentrum

Modèles réduits

dans le centre de

documentation

DAKOTA

door Luc Verliefden en Axel Vermeesch

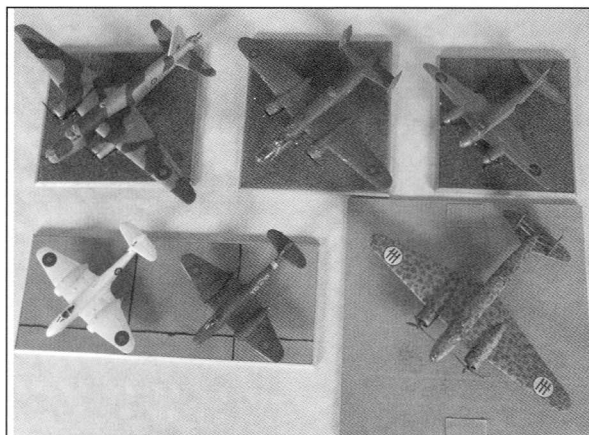
par Luc Verliefden et Axel Vermeesch
traduction par Jacques de Brouwer

Heel wat schaalmodel/en worden tentoongesteld in de vitrines van ons centrum. Het grootste deel werd geschonken door Robert Thesias, trouwe vrijwillige medewerker van ons centrum die in 2003 overleed. Daarnaast zijn er heel wat sympathisanten die ons één schaalmodel schonken. Onze collectie bevat ook zes schaalmodel/en die door Luc Verliefden werden gemaakt op vraag van de stichter Jo Huybens. Deze zes zijn vliegtuigen die gedurende de Tweede Wereldoorlog op het vliegveld van Melsbroek gestationeerd waren. Jo gaf de foto's aan Luc die zich aan het werk zette om de schaalmodellen zo getrouw mogelijk te maken. Kleurpatronen, bewapening en kentekens stemmen overeen met de werkelijkheid. Laten we de zes toestellen eens in detail bekijken aan de hand van de informatie die we in ons centrum konden vinden.

De nombreuses maquettes sont exposées dans les vitrines de notre centre. La plus grande partie nous a été offerte par Robert Thesias, collaborateur fidèle de notre centre qui décéda en 2003. A côté de cela, il y a toute une série de sympathisants qui nous ont donné l'une ou l'autre maquette. Notre collection contient également six modèles réduits qui furent exécutés par Luc Verliefden à la demande de Jo Huybens, notre fondateur. Ces six maquettes représentent des avions qui furent stationnés durant la Seconde Guerre mondiale sur l'aérodrome de Melsbroek. Jo donna des photos à Luc qui se mit à l'ouvrage afin que les maquettes soient aussi fidèles que possibles. Les couleurs, l'armement et les signes distinctifs correspondent avec la réalité. Regardons ces six appareils en détail sur base des informations que nous pouvons trouver dans le centre de documentation.

Fiat Cigogna BR-20:

Italiaanse bommenwerper van de 13 Stormo/43 Gruppo/5 Squadriglia gestationeerd in Meisbroek in 1940 als steun voor de Luftwaffe. Werd in zeer beperkte mate ingezet om Londen te bombarderen. Bij de allereerste opdracht van het Squadria werd de helft van het smaldeel boven Engeland en het Kanaal door de RAF neergehaald. Daarna werden de overblijvende toestellen nog enkel ingezet als nachtverkenningvliegtuig, vandaar de zwart-geschilderde zij en onderkant van het vliegtuig.



Fiat Cigogna BR-20:

Bombardier italien du 13 Stormo/43 Gruppo/5 Squadriglia basé à Meisbroek en 1940 en tant que soutien pour la Luftwaffe. A été mis en CEuvre de façon très restreinte pour bombarder Londres. Lors de la toute première mission de la Squadria, la moitié de l'escadrille fut descendue au-dessus de l'Angleterre ou de la Manche par la RAF. Ensuite, les avions survivants ne furent plus mis en CEuvre que pour des missions de reconnaissance de nuit; C'est de là que vient la couleur noire des côtés et du dessous de l'avion.

Mosquito PR-16:

RAF 2 Tactical Air Force/140 Squadron. Dit toestel heeft de immatriculatie NS 777 en werd gevlogen door flight lieutenants A.T. Kirk en A. Humphryes vanop Meisbroek in december 1944. Het toestel is geschilderd volgens het kleurenschema voor nachtverkenning.

Mosquito PR-16:

RAF 2 Tactical Air Force/140 Squadron. Cet appareil porte l'immatriculation NS 777 et fut piloté par les flight lieutenants A.T. Kirk et A. Humphryes à partir de l'aérodrome de Meisbroek en décembre 1944. L'appareil est peint suivant le schéma de couleurs propre aux avions de reconnaissance nocturne.

Kleine geschiedenis - Petite histoire

Vickers-Wellington MK-13:

RAF 2 Tactical Air Force/34 Wing/69 Squadron. Het toestel was op Meisbroek gestationeerd in 1945 en werd gevlogen door flight lieutenant Stanley Hayward en zijn bemanning. Daar dit toestel te traag was om nog als bommenwerper gebruikt te worden, werd het enkel 's nachts gebruikt om doelen in Duitsland te fotograferen, vandaar ook de zwarte kleur en het ontbreken van de klassieke ramen in de romp. De bewapening in de neus van de toestellen werd weggenomen om plaats te maken voor de fotograaf en camera's. In dit schaalmodel is de bewapening in de neus nog aanwezig, omdat piloot Hayward deze nooit liet verwijderen! De camouflagekleur bovenaan werd ook aangepast waardoor het toestel zelfs bij maanlicht nog nauwelijks te ontdekken was door de Duitse nachtvacht. Het 69 Squadron werd dan ook "the ghost squadron" genoemd.

Meteor F-3:

RAF 616 Squadron. Immatriculatie EE 239. Op Meisbroek gestationeerd van januari tot maart 1945. Daar de Meteor door de grondtroepen gemakkelijk werd verward - en dus beschoten - met de Me-262 (Duitse straaljager), werden deze vliegtuigen vanaf maart 1945 in het wit geschilderd om betere identificatie door grondtroepen toe te laten.

Mitchell B-25C:

RAF 139 Wing/98 Squadron. Gestationeerd op Meisbroek in 1944 en gevlogen door wing commander Paul. Links onder de beglazing van de bommenrichter in de neus van het toestel staat het driehoekig kenken van de wing commander. De karmijnrode A (bijna uitgewist) duidt aan dat dit het vliegtuig is voorbehouden voor de bevelhebber van de wing. Onderaan op de cockpit is het aantal bombardementen waaraan het toestel deelnam aangegeven.

Bij zijn aankomst op Meisbroek vond wing commander Paul dat de houten barakken, waarin de bemanningen verbleven, erg slijkerig en vuil waren. Hij beval de bemanningen alles uit te vegen. Bij gebrek aan kuisgerief liet hij de bemanningen twijgen halen in het dichtst bijgelegen bosje om er bezems van te maken. Binnen de week schilderden de bemanningen dan ook een bezem op de linker zijkant van de cockpit!

Het is echt de moeite waard om bij een volgend bezoek aan het DAKOTA Documentatiecentrum te letten op alle details op deze zes schaalmodellen die tot in de kleinste specificaties (en op schaal 1/72) werden afgewerkt door onze medewerker Luc Verliefdén.

Vickers-Wellington MK-13:

RAF 2 Tactical Air Force/34 Wing/69 Squadron. L'appareil était basé à Meisbroek en 1945 et fut piloté par le flight lieutenant Stanley Hayward et son équipage. Étant donné que ce type d'appareil était devenu trop lent pour être encore employé comme bombardier, il ne fut plus utilisé que de nuit pour photographier des objectifs de nuit. C'est pourquoi il est peint en noir et que les hublots classiques de la carlingue ont été supprimés. L'armement dans le nez de l'appareil des avions a été supprimé pour faire place au photographe et aux caméras. Dans notre maquette, l'armement dans le nez est encore présent car le pilote Hayward n'a jamais voulu qu'on les retire! Les couleurs du camouflage du dessus de l'avion ont également été adaptées de sorte que l'appareil, même par pleine lune ne pouvait que difficilement être détecté par les chasseurs de nuit allemands. La 69^{ème} escadrille fut donc appelée "l'escadrille fantomen".

Meteor F-3:

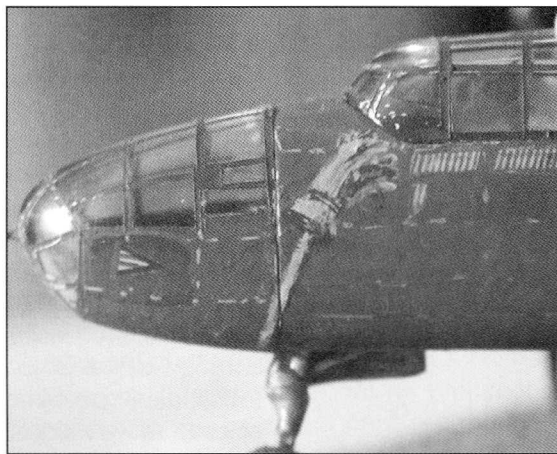
RAF 616 Squadron. Immatriculation EE 239. Basé à Meisbroek de janvier à mars 1945. Étant donné que le Météor était facilement confondu avec le Me-262 (chasseur à réaction allemand) - et donc canardé par les troupes alliées au sol, tous ces avions furent peints à partir de mars 1945 en blanc pour permettre une meilleure identification par les forces terrestres.

Mitchell B-25C:

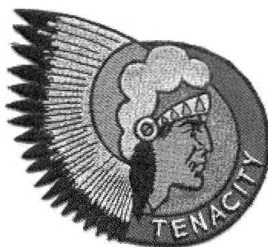
RAF 139 Wing/98 Squadron. Basé à Meisbroek en 1944 et piloté par le wing commander Paul. À gauche, sous la verrière du bombardier, dans le nez de l'appareil, on trouve la marque triangulaire du wing commander. Le A rouge foncé (presque effacé) indique que cet appareil est réservé au commandant du wing. Sur la partie inférieure du cockpit est indiqué le nombre de bombardements auxquels l'avion a participé. Lors de son arrivée à Meisbroek, le wing commander Paul trouva que les baraques en bois dans lesquelles résidaient ses équipages, étaient sales et pleines de boues. Il ordonna à ses équipages de tout nettoyer.

Étant donné le manque de matériel de nettoyage, il donna ordre à ses hommes d'aller dans le bois le plus proche pour en ramener des rejets et d'en fabriquer des balais. Endéans la semaine, ses hommes peignirent aussi un balai sur le côté du cockpit!

Cela vaut vraiment la peine, lors de votre prochaine visite au Centre de Documentation DAKOTA de prêter attention à tous les détails de ces six maquettes qui furent exécutés par notre collaborateur Luc Verliefdén en y incorporant toutes les particularités (à l'échelle 1/72).



15 Wing vandaag-15 Wing aujourd'hui



door Axel Vermeesch

par Axel Vermeesch

Traduction par Jas Ackermans, René Haeben et Axel Vermeesch

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.

Parijs - Airshow op Le Bourget

Op 14 juni vliegt de Embraer ERJ-145 CE-03 (boordcommandant Maj VI P. Jacobs) naar Parijs met aan boord premier G. Verhofstadt. Hij brengt een bezoek aan de 46ste Paris Airshow op Le Bourget waar zijn aandacht vooral gaat naar de Belgische bedrijven en de militaire Airbus A-400M waarvan ons land er zeven bestelde als opvolgers van de 12 C-130s. Premier G. Verhofstadt gebruikt de gelegenheid om de nieuwe eerste minister van Frankrijk D. de Villepin (opvolger Raffarin, na negatieve uitslag referendum Europese grondwet) te ontmoeten.



Paris - Airshow au Bourget:

Le 14 juin, l'Embraer ERJ-145 CE-03 (commandant de bord le Maj Avi P. Jacobs) vole vers Paris avec à son bord notre Premier Ministre G. Verhofstadt, qui visite le 46^{ème} Paris Air Show au Bourget. Il s'y intéresse surtout aux sociétés belges et à l'Airbus A-400M militaire, dont notre pays a commandé sept exemplaires pour succéder à nos 12 C-130's. Le Premier Ministre G. Verhofstadt saisit cette occasion pour rencontrer D. de Villepin, le nouveau Premier Ministre Français (successeur de Raffarin, après le

résultat négatif du référendum sur la Constitution Européenne).

21 juli, luchtdefilé Nationale Feestdag, 175 jaar België

Zoals ieder jaar neemt de 15 Wing deel aan het luchtdefilé. Drie C-130, één A-310 en twee Embraer toestellen overvliegen het Koningsplein onder leiding van de C-130 CH-05 met Cdt VI S. Vanmeldert als boordcommandant.

21 juillet défilé aérien, Fête Nationale/175 ans Belgique

Comme chaque année, le 15 wing participe au défilé aérien. Trois C-130, un A-310 et deux Embraer survolent la Place Royale sous la direction du Cdt Avi S. Vanmeldert, commandant de bord du C-130 CH-05.

Ryad - Plechtigheid bij de dood van koning Fadh

Van 2 tot 3 augustus brengt de Falcon-900 CD-01 (boordcommandant Cdt VI G. Scevenels) Z.K.H. Prins Filip en federaal minister van middenstand en landbouw mevrouw S. Laruelle naar Ryad om ons land te vertegenwoordigen op de afscheidsplechtigheid van de gestorven koning Fahd van Saoedi-Arabië en de nieuwe koning Abdullah te feliciteren met zijn troonsbestijging.

Ryad - Cérémonie lors du décès du roi Fadh

Du 2 au 3 août, le Falcon-900 CD-01 (commandant de bord le Cdt Avi G. Scevenels) conduit SAR. le Prince Philip, ainsi que Mme S. Laruelle, Ministre fédéral des classes moyennes et de l'agriculture, vers Ryad. Ils y représentent notre pays lors de la cérémonie d'adieu du défunt Roi Fahd d'Arabie Saoudite, et félicitent son successeur, le Roi Abdullah.

Afghanistan - Minister van Defensie A. Flahaut op bezoek

Van 22 tot 23 juli bezoekt onze minister van Defensie de Belgische militairen in Afghanistan. Een Airbus A-310 CA-01 (boordcommandant Cdt VI S. Heyman) brengt de minister en zijn gevolg naar Termez in Tadzjikistan. Vandaar vliegt het gezelschap naar Kaboel met een onze C-130 CH-07 (boordcommandant

Afghanistan - visite du Ministre de la Défense, A. Flahaut

Du 22 au 23 juillet, notre Ministre de la Défense rend visite aux militaires Belges en Afghanistan. L'Airbus A-310 CA-01 (commandant de bord le Cdt Avi S. Heyman) amène le ministre et sa suite vers Termez au Tadjikistan. De là, la compagnie s'envole vers Kaboul à bord de notre C-130 CH-07 (commandant de bord Cdt Avi J. Herman), actuellement en support de l'ISAF

15 Wing vandaag-15 Wing aujourd'hui

dant Cdt VI J. Herman) die momenteel in steun is van ISAF (International Security and Assistance Force). Naast Kaboel deed hij ook Kunduz aan waar een twintigtal Belgen werkt in het PRT (Provincial Reconstruction Team), vooral in ontmijning en psychologische operaties. In Kaboel bezocht de minister de 330 Belgen die daar heel wat taken op zich nemen, onder andere de bescherming van de luchthaven. Onze Luchtcomponent heeft er ongeveer 40 militairen: een detachement van de 15 Wing met één C-130 en vier F-16 toestellen.

Benin - 45ste verjaardag van de Beninse onafhankelijkheid

Van 30 juli tot 2 augustus voert de Airbus CA-01 (boordcommandant Cdt VI S. Heyman) een gecombineerde opdracht uit in Afrika. Een detachement van het 4de Bataljon Genie wordt naar Cotonou van gebracht, waar het op 1 augustus het défilé opent ter gelegenheid van de 45ste verjaardag van de onafhankelijkheid. De uitnodiging voor het défilé is een erkenning door de Beninse autoriteiten van de vele werken die de Belgische geniesoldaten in dat land uitvoerden in het kader van een militair samenwerkingsakkoord. Verder haalt de Airbus studenten voor de Koninklijke Militaire School op in Kinshasa en Brazzaville.

Rusland - Bezoek van de heer A. Flahaut, minister van Defensie

Van 2 tot 5 augustus reist minister van defensie naar en in aan Rusland met een Embraer CE-02 (boordcommandant Cdt VI D. Lequeux). Het toeval bracht de minister achtereenvolgens naar Moskou, Samara en Mourmansk. De minister had een onderhoud met zijn Russische college S. Ivanov over samenwerking tussen België en Rusland bij de vredesoperaties in het oosten van Congo. Hij bezocht een infanteriebrigade gespecialiseerd in operaties voor behoud en herstel van de vrede, en bezocht de "Peter de Grote", een missielekruiser met nucleaire aandrijving.

Afghanistan: Repatriëring van gewonde Spaanse militairen

Op 16 augustus waren twee Spaanse militaire Cougar helikopters op weg voor een tactische oefening in de streek van Herat. Een helikopter stortte neer en alle 17 inzittenden kwamen om het leven. De tweede helikopter maakte een noodlanding waarbij vijf militairen gekwetst raakten. De Belgische C-130 in steun van ISAF vloog nog dezelfde dag naar Herat om de vijf gewonden over te brengen naar Kaboel.

Bosnië - Herzegovina en Kosovo: Minister van Defensie A. Flahaut op bezoek

In het kader van zijn regelmatige bezoeken aan onze troepen in de vredesoperaties in de Balkan, brengt een Embraer CE-03 (boordcommandanten Maj VI P. Jacobs en Cdt VI D. Lequeux) de minister, vergezeld van generaal-majoor vlieger M. Audrit, naar "Eagle Base" in Tuzla in Bosnië-Herzegovina. Op 24 augustus

(International Security and Assistance Force). Après Kabouï, on fait escale à Kunduz, où une vingtaine de Belges travaille dans le PRT (Provincial Reconstruction Team), surtout pour le déminage et les opérations psychologiques. A Kabouï, le ministre a rencontré les 330 Belges qui y prennent beaucoup de tâches à cœur, entre autres la protection de l'aéroport. Notre composante aérienne y compte une quarantaine de militaires: un détachement du 15 Wing avec un C-130, ainsi que quatre appareils F-16.

Le Bénin - 45ième anniversaire de l'indépendance
Ou 30 juillet au 2 août, l'Airbus CA-01 (commandant de bord le Cdt Avi S. Heyman) effectue une mission combinée en Afrique. Un détachement du 4ième bataillon du Genie est transporté vers Cotonou où, le 1er août, il marche à la tête du défilé à l'occasion du 45ième anniversaire de l'Indépendance de ce pays. Par l'invitation à ce défilé, les autorités Béninoises expriment leur gratitude pour les nombreux travaux que les soldats du Génie beige ont effectués dans ce pays dans le cadre d'une coopération militaire. En outre, lors du vol retour, l'Airbus passe par Kinshasa et Brazzaville pour y embarquer des étudiants pour l'Ecole Royale Militaire Beige.

Russie- visite du Ministre de la Défense, A. Flahaut
Ou 2 au 5 août le Ministre de la Défense se rend en Russie à bord de l'Embraer CE-02 (commandant de bord le Cdt Avi D. Lequeux). L'avion transporte le ministre vers Moscou, Samara et Mourmansk. Le ministre s'est entretenu avec son homologue Russe Mr. S Ivanov à propos de la collaboration entre la Belgique et la Russie dans le cadre des opérations de paix dans l'est du Congo. Il a visité une brigade d'infanterie spécialisée dans des opérations du rétablissement et le maintien de la paix, ainsi que le croiseur lance missiles « Pierre le Grand » à propulsion nucléaire.

Afghanistan: Rapatriement de militaires blessés Espagnols

Le 16 août deux hélicoptères Espagnols Cougar se dirigeaient vers Herat dans le cadre d'un exercice tactique. Un hélicoptère s'est écrasé entraînant la mort des 17 passagers. Le deuxième fait un atterrissage forcé causant 5 blessés. Le jour même, le C-130 beige en soutien de l'ISAF se rend vers Herat pour évacuer les cinq blessés vers Kaboul.

Bosnie-Herzégovine et Kosovo : visite du Ministre de la Défense Flahaut

Dans le cadre de ses visites régulières à nos troupes participant aux opérations de paix au Balkan, l'Embraer CE-03 (commandants de bord Maj Avi Jacobs et Cdt Avi Lequeux) avec à bord le ministre et le Général major Avi M. Audrit se rend à « Eagle Base » à Tuzla. Le 24 août ils y visitent le détachement Beige de la 80 Esc B-Hunter (avion sans pilotes - UAV) et le détachement ALTHEA avec 4 hélicoptères AGUSTA. Puis le voyage continu vers Pristina au Kosovo pour une visite

15 Wing vandaag-15 Wing aujourd'hui

tus bezoeken zij er het Belgisch detachement van het 80 Smaldeel B-Hunter onbemande vliegtuigjes (UAVs) en het ALTHEA detachement met vier Agusta heli-copters. Daarna gaat de reis naar Pristina in Kosovo voor een bezoek aan het Belgisch detachement dat deel uit maakt van een Frans bataljon in Mitrovica.

Kaapverdische Eilanden - NAVO oefening

Van 21 tot 27 augustus brengt de C-130 CH-05 (boordcommandant kapt vi B. Mc Cann, uitwisselingspiloot RAF) een delegatie van het Joint Force Command HO Brunssum naar de hoofdstad Praia op het eiland Sao Tiago om de uitvoering te plannen van een toekomstige NAVO oefening in het kader van vredesoperaties.

Tweede jeugd voor de twee Falcon-20 (DA-20) vliegtuigen

Het contract met Dassault Falcon Service dat in oktober 2003 gesloten werd is nu volledig uitgevoerd. De twee Falcon-20 toestellen ondergingen een groot moderniseringsprogramma. De toestellen werden uitgerust met twee nieuwe motoren, waardoor het brandstofverbruik met ongeveer 40% vermindert. Toch leveren ze meer vermogen waardoor het toestel vlugger stijgt. Het vliegbereik is vergroot van 2400 naar 4200 km. Daarbij komt nog dat deze krachtiger motoren minder lawaai maken, waardoor de twee DA-20 toestellen voldoen aan de strenge geluidsnormen.

Een tweede aanpassing is de vervanging van de "avionics" of elektronische bestuursinstrumenten. Het ganse instrumentenbord is vernieuwd. Er zijn nog enkel vier beeldschermen waarop de piloten de gewenste gegevens kunnen oproepen. Een nieuwe radar, moderne communicatie middelen (datalink), anti-botsingsysteem, en nieuwe automatische piloot werden geïnstalleerd. Hierdoor voldoen de twee vliegtuigen aan de nieuwste luchtvaartreglementen die in 2005 in voegteden.

Ook het interieur is vernieuwd: lederbekleding van de zetels, notenhouten fineerlaag van het meubilair, zachte verlichting, en een nieuwe geluidsisolatie. Satellietelefoon werd geïnstalleerd en de bagageruimte vergroot. Tenslotte kregen de twee toestellen een volledige onderhoudsbeurt, werden

au détachement beige qui fait partie d'un bataillon à Mitrovica.

lies du Cap Vert - Exercice OTAN

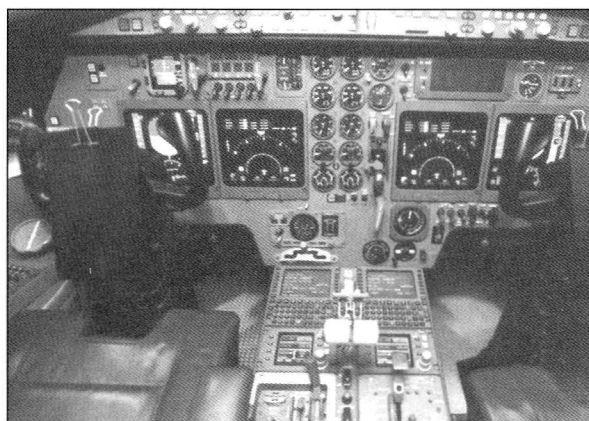
Ou 21 au 27 février un C-130 (commandant de bord Lt Mc Cann - pilote RAF) conduit une délégation du Joint Force Command HO Brunsum à la capitale Praia sur l'île Sao Tiago, pour y préparer un exercice OTAN dans le cadre des opérations de paix.

Deuxième jeunesse pour les deux avions Falcon-20 (DA-20)

Le contract avec Dassault Falcon Service, signé au mois d'octobre 2003, a été complété. Les deux appareils Falcon-20 ont subi un grand programme de modernisation. Ils ont été équipés avec des nouveaux moteurs. Grace à la nouvelle motorisation, la consommation de carburant diminue d'environ 40%. Leur puissance a pourtant progressé, ce qui leur permet de décoller plus rapidement, d'atteindre plus vite les altitudes où l'air se raréfie et par conséquent, de consommer moins de carburant. L'autonomie est passée de 2400 à 4200 km. Comme les nouveaux moteurs sont beaucoup moins bruyants, les Falcon-20 respectent la réglementation actuelle.

Une deuxième modernisation est le remplacement des «avionics» ou les instruments de bord. Maintenant ne subsistent plus que quatre écrans, sur lesquels l'équipage peut visualiser toutes les données. Le cockpit est équipé d'un nouveau radar, de systèmes de communication modernes (datalink), d'un dispositif anti-collision, et d'un nouveau pilote automatique. Les deux appareils sont maintenant conformes à la future réglementation aéronautique internationale. La troisième partie de la modernisation consiste à rénover à fond l'intérieur.

Sous cinq couches de vernis on trouve un mobilier en racine de noyer. Les sièges sont revêtus de cuir. L'isolation acoustique de la cabine est maintenant renforcée, et elle est illuminée par des diodes LED. Il est désormais possible de téléphoner en vol grace aux liaisons par satellite. Enfin, les deux avions ont subi une inspection et une maintenance complète, et avant d'apposer une couche de peinture intégrale, les avions ont été scrupuleusement examinés et traités contre la



15 Wing vandaag-15 Wing aujourd'hui

volledig onderzocht op corrosie en kregen een nieuwe laag verf aan de buitenkant.

Beide toestellen zijn klaar voor de komende dertig jaar.. Het nieuwe vliegbereik laat toe om met twee tussenstops (Keflavik in IJsland en Goose Bay in Canada) naar de VSA te vliegen, en biedt aldus een alternatief voor de veel grotere Falcon-900. De Falcon-20 toestellen zijn nu de modernste in de vloot van de 15 Wing!

Rare vogel op Meisbroek:

Op 9 augustus landt een Oekraïense Antonov-30B op Meisbroek in het kader van "Open Skies". Tot 13 augustus voert het toestel opdrachten uit boven de Benelux. Het "Open Skies" akkoord werd van kracht op 1 januari 2002, en laat toe dat onbewapende vliegtuigen van de 33 deelnemende landen observeerbare activiteiten uitvoeren in de buurt van militaire en industriële installaties om zo het vertrouwen tussen de voormalige vijanden uit de Koude Oorlog te bevorderen.



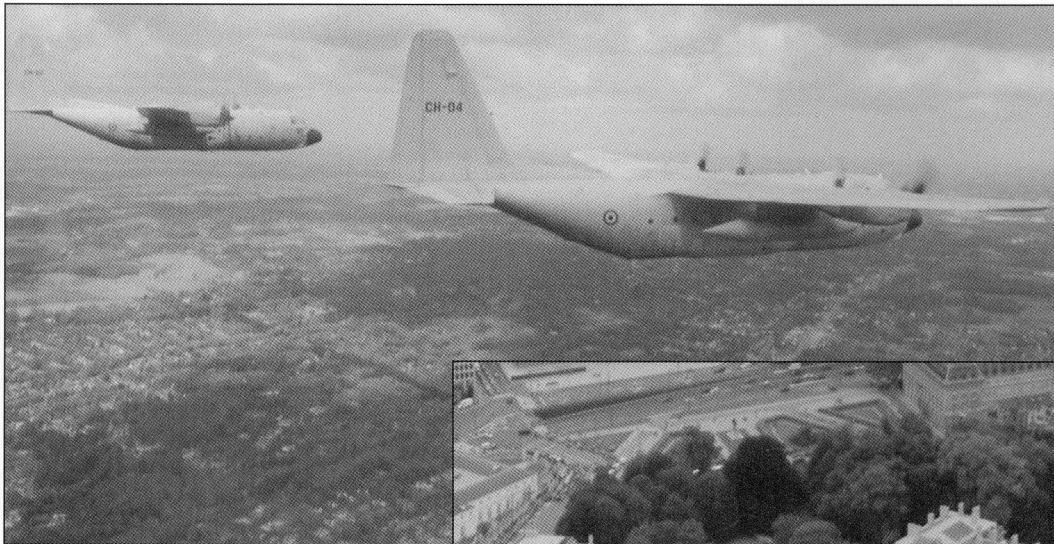
rouille.

Les deux Falcon-20 devraient être capables de servir pendant 30 années supplémentaires. Le rayon d'action permet d'atteindre les Etats-Unis avec deux escales (Keflavik en Islande et Goose Bay au Canada), les Falcon-20 offrent ainsi une alternative pour le Falcon-900. Suite à cette modernisation, les deux Falcon-20 sont devenus les avions les plus modernes du 15 Wing!

Un oiseau rare à Meisbroek

Le 9 août, un Antonov-30B Ukrainien atterrit à Meisbroek dans le cadre de « Open Skies ». Jusqu'au 13 août, il exécutera des missions au dessus du Benelux. L'accord « Open Skies » est entré en vigueur le 1 janvier 2002. Il autorise des avions non armés des 33 pays participants à exécuter des vols d'observation dans les environs d'installations militaires et industrielles.

Ceci dans le but d'améliorer la confiance entre les deux Blocs de la Guerre Froide.



Le défilé aérien, 21 juillet

Het luchtdefilé, 21 juli

