



NEWS

N° 33, Décembre 2005
December



**ISAF(Afghanistan)
Binon, part 2**

Dakota News

Sommaire

- P 3 Editorial
- P 4 Dakota flash
- P 6 Alex Binon, officier et pilote, deuxième partie
- P 11 Collision de deux C-119, Chièvres, 1961
- P 16 Entretien avec Lt Col Avi Mike De Coninck, OSN 15 Wing
- P 20 Dernière mission en Afghanistan
- P 23 Le 15 Wing aujourd'hui



Inhoud

- Blz 3 Editorial
- Blz 4 Dakota flash
- Blz 6 Alex Binon, officier en piloot, deel 2
- Blz 11 Botsing tussen twee C-119's, Chièvres in 1961
- Blz 16 Interview met Lt Kol VI Mike De Coninck, OSN van de 15 Wing
- Blz 20 Laatste opdracht in Afghanistan
- Blz 23 De 15 Wing vandaag

Revue périodique, éditée par l'ASBL "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 Hademan

Photos : Jacques Van Hyfte

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Dakota - 15 Wing Transport Aérien

Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek

Tél : (02) 7524650 Fax: (02) 752 46 51

e-mail: dakota_melsbroek@skynet.be

Cotisation annuelle de membre "Dakota" : € 15 à verser sur le compte 438-1064121-48 au nom de l'ASBL (cette cotisation donne droit au DAKOTA NEWS)

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

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

Redactie:

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

Vertaling:

Christophe Waterkeyn; Jacques de Brouwer, Isabelle et Léon Hademan

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) 7524651

e-mail: dakota_melsbroek@skynet.be

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" : € 15 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>



In dit nummer gaan we door met de beschrijving van de vliegtuigongevallen die zich gedurende de jaren zestig voordeden met toestellen van de 15 Wing. Echter niet zoals aangekondigd in DAKOTA News nr 32 met het ongeval van Sake-Masisi in 1960, maar wel met de botsing tussen twee C-119 op weg naar Chièvres op 12 december 1961. Het ongeval met de C-119 in Detmold op 23 juni 1963 werd uitvoerig beschreven in DAKOTA News nr 23 van juni 2003 en zal niet meer herhaald worden in onze volgende edities.

De inzet van de Belgische C-130 in steun van de vredesoperaties in Afghanistan werd beëindigd eind september 2005, een goed moment om terug te blikken op deze operatie met luitenant-kolonel vlieger Mike De Coninck, commandant van de Vlieggroep 15 Wing. Wij geven u ook het relaas van de laatste opdracht uitgevoerd voor ISAF door boordcommandant Cdt VI Thierry Fabre en zijn bemanning met de CH-05.

Verder in deze editie publiceren wij het tweede deel van de biografie van luitenant-kolonel Alex Binon, bevelhebber van de 15 Wing 1960-1962. Bij het lezen van de vaste rubrieken «DAKOTA Flash» en «15 Wing vandaag» moeten we erkennen dat het DAKOTA vrijwilligersteam in de voorbije trimester niet heeft stil gezeten en dat de 15 Wing alweer een enorm drukke periode achter de rug heeft.

Sedert wij één jaar geleden gestart zijn met DAKOTA News «new look» onder de leiding van redacteur Axel Vermeesch, ontvingen wij heel wat mondelinge en schriftelijke reacties. Dit is voor de ganse redactieploeg een stimulans om ook volgend jaar artikels te brengen van hoge kwaliteit. De redactie stelt het op prijs artikels, reacties en voorstellen te mogen ontvangen. Om onze leden het woord te geven wordt voor het eerst in dit nummer de rubriek "Onze leden schrijven ons" opgenomen.

Tenslotte willen wij u van harte danken voor uw talrijke aanwezigheid op ons jaarlijks feest op 15 oktober, en verzoeken u onverwijd uw lidmaatschap 2006 te willen betalen. Namens het ganse DAKOTA team en wensen wij u en uw familie een vreugdevolle eindejaarsperiode en het allerbeste voor het nieuwe jaar 2006.

René Hoeben
Voorzitter



Nous poursuivons dans ce numéro la relation des accidents d'avions du 15 Wing intervenus durant les années soixante. Contrairement à ce qui était mentionné dans le DAKOTA News n° 32, ce n'est pas l'accident de Sake-Masisi qui est décrit, mais bien la collision entre deux C-119 en route pour Chièvres le 12 décembre 1961. L'accident du C-119 à Detmold le 23 juin 1963 a été largement commenté dans le DAKOTA News n° 23 de juin 2003, et ne figurera dès lors plus au sommaire de nos éditions futures.

L'engagement du C-130 beige pour le soutien des opérations de paix en Afghanistan s'est terminé fin septembre 2005. Le moment est venu de faire le point sur cette opération. Nous le ferons avec le lieutenant-colonel aviateur Mike De Coninck, commandant du groupe de vol au 15 Wing. Vous pouvez aussi suivre le déroulement de la dernière mission au profit de ISAF, exécutée par le Cdt Avi Thierry Fabre et son équipage avec le CH-05.

Nous publions plus loin la seconde partie de la biographie du lieutenant-colonel Alex Binon, commandant du 15 Wing de 1960 à 1962. Les rubriques "DAKOTA Flash" et "Le 15 Wing aujourd'hui" nous exposent combien l'équipe des volontaires du Centre DAKOTA a été active durant le trimestre écoulé et que le 15 Wing a eu, une fois de plus, une période bien chargée et fort stressante.

Depuis le lancement, voici un an, du DAKOTA News "new look" sous la houlette de notre rédacteur Axel Vermeesch, nous avons reçu de nombreux commentaires oraux et écrits. Un tel stimulant motive encore plus notre équipe rédactionnelle dans sa volonté de vous proposer l'an prochain de nombreux articles de haute qualité. A cet effet, nous accueillons avec plaisir vos articles, réactions et propositions. Pour la première fois, dans cette édition, la rubrique «Nos membres nous écrivent» est publiée afin de donner la parole à nos membres.

Pour terminer, nous vous remercions pour votre présence nombreuse à notre fête annuelle du 15 octobre dernier, et nous vous invitons à vous acquitter de votre cotisation 2006 sans plus tarder. Au nom de toute l'équipe DAKOTA, nous vous souhaitons de joyeuses fêtes de fin d'année et une excellente année 2006.

René Hoeben
Président



Family Day 15 Wing

Op 7 september krijgen vijf van onze vrijwillige medewerkers de gelegenheid om een vlucht mee te maken op Embraer ERJ-145. De vlucht duurt ongeveer 40 minuten en laat de passagiers België zien vanuit de lucht. Toch jammer dat er die dag geen familieleden van het personeel (15 Wing) het DAKOTA Documentatiecentrum komen bezoeken.



Jaarlijks Breugelfeest voor onze leden

Op zaterdag 15 oktober wonen een tweehonderdtal leden en sympathisanten het DAKOTA Breugelfeest bij. Traditioneel wordt er in twee «schiften» gegeten, één 's middags en één 's avonds, met aangepaste muzikale omlijsting. Heel wat deelnemers bezoeken voor het eerst ons Documentatiecentrum in de nieuwe locatie en vinden ze schitterend! Ook dit jaar is er een achtal van onze Engelse vrienden overgekomen om een weekeinde bij ons door te brengen.

Bezoek aan het Pegasus Museum van de Para-Commando's

Op 20 oktober bezoekt een delegatie van de VZW DAKOTA in de citadel van Diest het interessante Pegasus Museum (www.pegasus-museum.be). Ere-kolonel Roger Aerts geeft ons vol begeistering een rondleiding in het museum en de citadel. Bij een gezellig middagmaal in het historisch kader van de mess wisselt de groep van gedachten in aanwezigheid van de bevelhebber van het 1 Bn Para Lt Kol SBH Ir F. Derolez. Er worden heel wat herinneringen (15 Wing - Regiment en/of Brigade Para-Commando) bovengehaald! We mogen hen spoedig verwachten voor een tegenbezoek en zij beloven ons steun bij de uitbouw van een para-commando hoekje in ons centrum.

Old Timers 15 Wing Herdenkingsplechtigheid

Op zaterdag 26 november vindt de jaarlijkse "Old Timers Herdenkingsplechtigheid" plaats. De misvierung voor de overleden personeelsleden van de 15 Wing gevolgd door een bloemenhulde bij het herdenkingsmonument. Onze voorzitter Lt Gen VI b.d. R. Hoeben legt bloemen neer als vertegenwoordiger van de VZW Dakota. Na deze hulde vinden deoudgedienden elkaar terug bij een gezellige maaltijd en velen besluiten de dag met herinneringen van vroeger in het DAKOTA Documentatiecentrum.

Bezoekers in ons DAKOTA Documentatiecentrum

De wekelijks vergadering van de leden van "SABENA Modeller's Club" en de maandelijkse bijeenkomst van deoudgedienden bij de para-commando's vinden plaats in ons centrum, alsook de minder regelmatige meetings van "Open Skies". In de voorbije drie maanden kregen we het bezoek van de NATO Force Plan-

Family Day 15 Wing

Le 7 septembre, cinq de nos collaborateurs bénévoles ont reçu l'autorisation d'effectuer un vol de vulgarisation à bord de l'Embraer ERJ-145: ils l'ont apprécié beaucoup! Nous regrettons cependant que ce jour-là, les membres des familles du personnel du 15 Wing ne soient pas venus visiter notre centre.

Fête Breughelienne annuelle pour nos membres

Le samedi 15 octobre près de 200 membres et sympathisants assistent à notre fête annuelle Breughelienne. Comme avant, on mange en deux «shiftes», l'après-midi et le soir, avec ambiance musical adaptée. Beaucoup de participants visitent pour la première fois notre Centre de Documentation dans les nouveaux locaux et en sont plein d'éloges! Cette année aussi, quelque huit amis anglais nous ont rejoints pour passer ce week-end avec nous.

Visite au Musée Pégase des Para-Commando's

Le 20 octobre une délégation de l'A.S.B.L. DAKOTA visite dans la citadelle de Diest le très intéressant Musée Pégase (www.pegasus-museum.be). Après une visite du musée et de la citadelle, guidée par l'enthousiaste et éloquent colonel honoraire Roger Aerts, le groupe était invité à un repas soigné dans le cadre historique du Mess. En compagnie du commandant du 1 Bn Para, le Lt Col BEM Ir F. Derolez, nous y avons échangé beaucoup de souvenirs (15 Wing - Régiment et/ou Bde Para-Commando)!

Nous les attendons bientôt pour une visite de réciprocité, et ils nous ont promis de nous aider à créer un «coin Para-Cdo» dans notre centre.

Old Timers 15 Wing Cérémonie du Commémorative

Le samedi 26 novembre a lieu le «Old Timers Cérémonie du Souvenir» annuel. La messe pour les membres défunt du 15 Wing, est suivie du dépôt des couronnes au pied du monument commémoratif. Notre président, le Lt Gén. Av. e.r. R. Hoeben, dépose des fleurs en tant que représentant de la ASBL DAKOTA. Après cet hommage, les anciens se retrouvent autour d'un repas très agréable. Pour nombre d'entre eux cette journée se termine au Centre de Documentation DAKOTA.



Visite à notre Centre de Documentation DAKOTA

Dans notre centre ont lieu les réunions hebdomadaires des membres du "SABENA Modeller's Club" et les réunions mensuelles des "Anciens des Para-Commandos", ainsi que, moins régulièrement, les meetings de "Open Skies". Au cours des trois mois derniers, nous avons reçu la visite de la NATO Force Planning Section, la Direction IPMS Belgium, les Anciens du 23 Wing

ning Section, bestuur IPMS Belgium, oudgedienden van de 23 Logistische Wing van de Luchtmacht, de Koninklijke Vereniging "Onze Luchtmacht" uit Nederland, en de vereniging PROBUS uit Gent..

Nieuw boek: "Cockpits en Piloten" door Frans Van Humbeek

Op 17 december 2005 verschijnt het nieuwste boek van Frans Van Humbeek. Voor "Cockpits en piloten" werkte hij samen met fotograaf Paul Van Caesbroeck. Het boek bevat 46 haarscherpe foto's van cockpits, van een zweefvliegtuig tot een F-16. Bij ieder van deze foto's is een interview geplaatst met een piloot die goed vertrouwd was met het betreffende vliegtuig. De auteur kreeg de medewerking van verschillende oudgedienden van de 15 Wing. Ons erelid Marie-Christine Lybaert maakte voor deze uitgave een schilderij van de Harvard H-21, het werd in september 2005 in ons documentatiecentrum aan de auteur overhandigd. Meer informatie over dit boek kan je verkrijgen via de uitgever hetstreekboek@pandora.be of tel 03 777 75 58.

Logistique de la Force Aérienne, l'Association Royale Néerlandaise "Onze Luchtmacht" et l'Association PROBUS de Gand.

Nouveau livre: "Cockpits et Pilotes" par Frans Van Humbeek

L'apparition du nouveau livre de Frans Van Humbeek est fixée à la date du 17 décembre 2005. Pour "Cockpits et Pilotes", l'auteur a fait équipe avec le photographe Paul Van Caesbroeck. Ce livre contient 46 photos très nettes de cockpits, allant d'un planeur à un F16. Chacune de ces photos est suivie d'une interview avec un pilote familiarisé avec le type d'avion en question. L'auteur a reçu la collaboration de différents anciens du 15 Wing. Notre membre d'honneur Marie-Christine Lybaert a peint pour cette édition un Harvard, le H-21. Au cours du mois de septembre cette peinture a été remise à l'auteur dans notre Centre de Documentation. Pour de plus amples renseignements en ce qui concerne ce livre, on peut s'adresser à l'éditeur via hetstreekboek@pandora.be ou par téléphone sous le numéro 03 777 75 58.

Ledenbijdrage voor 2006

Het DAKOT A team dankt u voor uw gewaardeerde steun die onmisbaar is voor het voortbestaan en de verdere uitbouw van ons project. Door de hogere kosten voor het drukken en versturen van DAKOT A News zagen wij ons genoodzaakt de jaarlijkse ledenbijdrage met twee Euro te verhogen.

Wij vragen u dan ook uw bijdrage van **15 Euro** voor 2006 te willen overmaken op ons rekeningnummer **438-1064121-48**. Wij danken u bij voorbaat..

Cotisation pour 2006

L'équipe DAKOT A vous remercie pour votre soutien apprécié, indispensable à la continuité et au développement futur de notre projet.. Les frais de production et d'expédition de notre DAKOT A News s'augmentant, nous nous voyons obligés d'augmenter la contribution annuelle de deux Euro.

En vous remerciant d'avance pour votre compréhension, nous vous prions donc de bien vouloir verser **15 Euro** comme cotisation pour 2006 sur notre compte **438-1064121-48**.

De VZW DAKOTA dankt: L'A5BL DAKOTA remercie:

De heer Roland Binon, die ons op 21 september het prachtig kenteken van de 15 Wing schenkt dat zijn vader Lt Kol VI Alex Binon ontving bij zijn afscheid als commandant van de 15 wing in 1962. Het kleine kunstwerk is vervaardigd door twee onderofficieren van de 15 Wing, Jeff De Wilde en A. Frickx.

Monsieur Roland Binon, qui nous fait cadeau de l'emblème magnifique du 15 Wing, qui a été remis à son père, le Lt Col Avi Alex Binon, lors de son adieu comme commandant du 15 Wing en 1962. L'oeuvre d'art a été réalisée par deux sous-officiers du 15 Wing, A. Frickx et Jeff De Wilde.

Korpsadjudant ADC Dirk Criem die ons in naam van de onderofficieren van de 15 W, het schilderij van adjudant David Verlinden in bewaring geeft.. Het is een symbolische voorstelling van leven en werk in de 15 Wing.. Adjudant David Verlinden schilderde het in 1981 en schonk het kort voor zijn dood in hetzelfde jaar aan de bar van de onderofficieren, waar het 24 jaar hing.

L'Adjudant de corps ADC Dirk Criem, qui nous donne, au nom des sous-officiers du 15 Wing, en conservation, la peinture de l' adjudant David Verlinden. L'artiste a peint cette représentation symbolique de la vie et du travail au 15 Wing



en 1981 et en fit don, juste avant son décès dans cette même année, au bar des sous-officiers où elle est restée pendant 24 ans.

De heer Luyckx die ons het uniform en de persoonlijke documentatie schenkt van para-commando soldaat Cuypers die in 1964 deelnam aan de Ommegang in Congo.

Monsieur Luyckx, qui nous offre "uniforme et la documentation personnelle du para-commando le soldat Cuypers, qui participait à l'Ommegang au Congo en 1964.

Alex Binon

Een leven als piloot en officier

door Dominique Hanson

vertaling door René Hoeben

Tweede 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.

«Operatie Simba»

Op het einde van de jaren vijftig maakt het idee om Congo te bereiken met Belgische militaire straalvliegtuigen weer opgang. De vlucht op zichzelf stelt geen problemen maar het zijn al de logistieke nevenaspecten zoals brandstof, zuurstof onder druk, starten, enz ... die deze onderneming bijna onbetaalbaar maken zolang de burgermaatschappijen niet frequenter vliegtuigen met turbomotoren gaan gebruiken op Afrikaanse bodem. De tiende verjaardag van BAKA (Basis Kamina) vieren, er voor de gelegenheid een grote vlieg meeting organiseren en tegelijkertijd een demonstratie van macht geven bij de eerste schermutselingen voör de onafhankelijkheid, doen het project heropleven. In functie van de keuze van het vliegtuig, de AVRO CF-100 Canuck, wordt de uitvoering ervan toevertrouwd aan de 1 Jacht Wing Alle Weer (1 JWAW).

Het «project team» bestaande uit de majoors Delers en Laden van de 1 JWAW, staat onder het bevel van de commandant van de Vlieggroep 15 Wing, lui-tenant-kolonel Alex Binon. Een verkenning van de vooropgestelde reisweg wordt uitgevoerd door een C-119 van 11 tot 19 juni, met als doel de mogelijke steun op de verschillende vliegvelden na te gaan. De eigenlijke «Operatie Simba» start op 3 juli met het vertrek van twee C-119s met aan boord het personeel en materieel ter ondersteuning van de formatie van vier CF-100s. De verkenningsopdracht heeft inderdaad aangetoond dat er praktisch geen technische steun mag verwacht worden op de tussenlandingen. Het strakke schema moet de aanwezigheid van een C-119 met de technische ploeg mogelijk maken bij elke tussenlanding; de bemanningen van de CF100's van hun kant moeten zelf instaan voor hun brandstofbevoorrading. De reis kent zijn deel van defecten, onvoorzien gebeurtenissen en angsten. Maar de Belgische kokarden op de straaljagers zorgen voor sen-



Une vie de pilote et d'officier

par Dominique Hanson

Deuxième partie

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

«Opération Simba»

A la fin des années cinquante, l'idée de faire rallier le Congo par des avions à réaction militaires belges resurgit.. Le vol en lui-même ne pose pas de problèmes mais tous les «à-côtés» logistiques - carburant, oxygène sous pression, démarrage, etc - représentent un coût prohibitif jusqu'au moment où les compagnies aériennes civiles vont utiliser de plus en plus fréquemment des avions turbo-moteurs en terre africaine. Fêter le dixième anniversaire de BAKA (Base de Kamina) en 1959, y organiser pour la circonstance un grand meeting et, du même coup effectuer une démonstration de force devant les premières velléités d'indépendance, raniment donc le projet.. En fonction du choix de l'avion, l'AVRO CF-100 Canuck, le 1 Wing de Chasse Tous Temps (1 WChTT) se voit confier la réalisation de celui-ci.

Le «project team» qui comprend les majors Delers et Laden du 1 WChTT est placé sous la direction du commandant du Groupe de vol du 15 Wing, le lieutenant-colonel Binon. Une mission de reconnaissance de l'itinéraire envisagé, effectuée par un C-119, est organisée entre le 11 et le 19 juin avec également pour objectif de mesurer le support possible dans les différents aérodromes. L'"Opération Simba" proprement dite débute le 3 juillet par le décollage de deux C-119 emmenant le personnel et le matériel nécessaires pour la mise en œuvre de la formation des quatre CF-100. La mission de reconnaissance a en effet montré qu'aucune aide technique appréciable ou suffisante ne peut être reçue aux escales. Le calendrier serré doit donc permettre la présence d'un C-119 avec l'équipe technique à chaque escale, à charge pour les équipages de CF-100 d'assurer eux-mêmes le plein de carburant. Le périple connaît son lot de pannes, d'imprévus et de frayeurs. Mais les cocardes militaires belges à réaction font sensation tant au-dessus de Léopoldville qu'au meeting de Kamina. La réaction d'un mécanicien d'Air France à l'étape d'Abidjan est

Geschiedenis Histoire



satie zowel boven Leopoldstad als tijdens de meeting in Kamina. De reactie van een technicus van Air France tijdens een tussenlanding te Abidjan wordt met fierheid en enig leedvermaak in de verf gezet door de Belgi-sche militaire pers: «*Is het niet erg dat het de "petits Belges" zijn die ons als eersten reactievliegtuigen komen tonen*»¹. Als zendingsoverste en boord-commandant van de eerste C-119 (de CP-22) onderstreept Alex Binon: «*Deze opdracht was slechts mogelijk omdat al het personeel, bemanningen van de jacht- en transportvliegtuigen en de ploegen technici, gedreven werden door dezelfde geest van samenwerking en die steunend op het verlangen om de opdracht tot een goed einde te brengen, de wil vonden om alle hindernissen te overwinnen*,»².

Maar waarom had men deze opdracht, die het inzetten van jachtvliegtuigen inhield, toevertrouwd aan de commandant vlieggroep van een luchtransporteenheid? Keren we terug naar 1955. Als bevelhebber van een transportsmaldeel van de 15 Wing, waar hij met alle vliegtuigtypes gevlogen heeft, bereikt Alex Binon 4.000 vluchturen. Op zijn aanvraag ondergaat en slaagt hij in de 7 Jacht Wing in een conversie op straalvliegtuig in minder dan zes maanden. Hij slaagt daarenboven met succes in de Fighter Leader Course, wat door zijn oversten als een exploit bestempeld wordt³. Nadien neemt hij in de 13 Wing achtereenvolgens het commando van het 25 Smaldeel, de vlieggroep, en als interim dat van de Jachtschool. Deze functie in de opleiding is ook te verklaren omdat hij het brevet B2-onderrichter vliegen zonder zicht behaald had.

Als organisator van de vliegfeesten van de Luchtmacht in 1956 en 1957, is hij eveneens één van de deelnemers als leider van een acrobatisch team van vier Meteors, opgericht voor de gelegenheid met de volledige steun van Majoor Bobby Bladt, leider van de Rode Duivels. Hij bereikt een totaal van 450 vlieguren op jet. In 1958 wordt hij als hoger officier overgeplaatst naar het Bureel Ops/HK Groep Operaties van de Jacht, zonder daarom zijn training op straalvliegtuig te vergeten. Integendeel, gedurende een maand doet hij een conversie op CF-100 in de 1 JAWA. Hij voert een vijftiental opdrachten uit met een totaal van 50 vluchturen op dat vliegtuigtype. Met ervaring van zowel jacht- als transportpiloot, voorzien van een uitzonderlijk technisch inzicht en een gevoel voor organisatie, is Alex Binon de logische keuze als leider van "Operatie Simba" die het Congolese luchtruim moet openen voor de Belgi-sche jets.

“De ziel van de 15 Wing”⁴ in troebele tijden

Maar dreigende onweerswolken verduisteren brutaal de Congolese hemel. Geen sprake meer van record of exploit, maar van urgente: onze landgenoten repatriëren en reden die geconfronteerd worden met de crisis die volgt op de onafhankelijkheid van onze kolonie. Tussen 18 juli en 27 augustus 1960 voert de Lt Kol VI Binon drie rotaties uit naar BAKA. In zijn dossier is de waardering van het hoger echelon zeer

mise avec fierté et malice en exergue par la presse militaire belge: «*si c'est pas malheureux de voir que ce sont les petits Belges qui viennent nous montrer les premiers avions à réaction*»¹. En tant que chef de mission et commandant de bord du premier C-119 (le CP-22), Alex Binon souligne qu'«*une telle mission n'est possible que si tout le personnel, équipages des chasseurs et des avions de transport, équipes de mécaniciens sont animés du même esprit de collaboration, puisant dans le désir de réussir la mission, la volonté de surmonter tous les obstacles*»².

Mais pourquoi le commandant du groupe de vol d'une unité de transport s'était-il vu confier la direction d'une mission impliquant des avions de chasse?

Remontons en 1955. Commandant d'escadrille de transport du 15 Wing dont il a piloté tous les types d'avion, Alex Binon atteint les 4000 heures de vol. A sa demande, il subit et réussit au 7 WCh une nouvelle conversion sur avion à réaction en moins de six mois. Il passe en outre avec succès, le Fighter Leader Course, ce qui est considéré par ses supérieurs comme un exploit³.

Ensuite, il assume au 13 Wing le commandement de la 25 Escadrille, puis du Groupe de vol, et assure en intérim celui de l'Ecole de Chasse. Ce poste dans la formation s'explique encore par l'obtention du brevet B2 - moniteur pilotage sans visibilité.

Organisateur des meetings aériens en 1956 et 1957, il en est également un des acteurs en prenant la tête d'un peloton acrobatique de quatre Meteors constitué pour la circonstance avec l'appui total du major Bobby Bladt, alors leader de Diables Rouges. Il totalise plus de 450 heures sur jet.

En 1958, il est appelé comme officier supérieur au Bureau Ops/QG Grp Ops de la Chasse sans pour autant renoncer à s'entraîner sur jet. Bien plus, il passe un mois par le 1WChTT pour effectuer une conversion sur CF 100 et exécute dans les semestres suivants, une quinzaine de sorties pour une cinquantaine d'heures de vol au total sur cet avion. Expérimenté tant comme pilote de chasse que de transport, doté d'un sens technique et de l'organisation remarquable, Alex Binon s'impose tout simplement par logique lors du choix d'un leader pour l'«Opération Simba» qui devrait ouvrir aux ailes des jets belges les ciels congolais.

«L'âme du 15 Wing»⁴ en période de trouble

Mais les ciels du Congo vont brutalement s'assombrir. Il n'est plus question de record ou d'exploit mais d'urgence: rapatrier et sauver nos compatriotes confrontés à la crise ayant suivi l'indépendance de notre colonie. Entre le 18 juillet et le 27 août 1960, le lieutenant-colonel Alex Binon effectue trois rotations sur BAKA. Dans son dossier, l'appréciation de l'échelon supérieur est éloquente: «*n'a pas effectué autant de liaisons qu'il aurait voulu parce que ses fonctions l'ont maintenu à Meisbroek ou il a été l'un des principaux dirigeants de l'effort remarquable fourni par le 15 Wing au Congo et entre la Belgique et le Congo*,»⁵.



veelzeggend: "heeft niet het aantal verbindingen kunnen uitvoeren dat hij wenste omdat zijn functie hem weerhield in Melsbroek, waar hij één van de voorname leiders was in deze uitzonderlijke inspanning geleverd door de 15 Wing in Conga en tussen België en Conga."⁵

Voor de prestaties bij de onlusten in Congo, zal aan de 15 Wing een ontroerende hulde gebracht worden bij gelegenheid van de bevelsovername van de wing door Alex Binon op 9 september 1960.

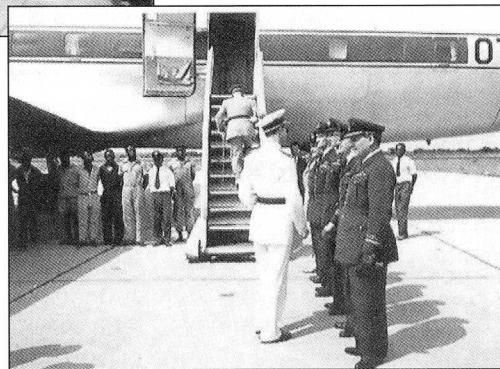


Piloot van de Koning en de Koningin en onderrichter van de Koning

Enkele maanden voor de problemen in Congo, ontvangt Alex Binon in december 1959, bij hem thuis een telefoontje van het Koninklijk Paleis. Hij hangt op, pakt een koffer en geeft als antwoord aan zijn echtgenote die vraagt waar hij heen gaat: "Luister naar de radio en je zal het vernemen". Bijna zonder enige voorafgaande waarschuwing heeft Koning Boudewijn beslist een lange rondreis te maken door de provincies van Congo. De koninklijke bemanning wordt daarop onmiddellijk opgetrommeld. Enkel de grote paraatheid van de manschappen en de toestellen maakt het mogelijk een opdracht met zulke zware verantwoordelijkheden quasi onverwijd uit te voeren. Ook ditmaal zullen de gelegenheidsgeluk-wensen deze opdracht als piloot van de koning benadrukken.⁶

Inderdaad sinds 16 april 1959, neemt Alex Binon regelmatig de stuurnuppel in handen van de Dakota K16 (OT-CWG) en de DC-6 KY2 (OT-CDB) uitgerust in versie VVIP nadat hij "de eer had aangeduid te worden als de persoonlijke piloot van Zijne Majesteit de Koning". Naast de officiële verplaatsingen van de koning zijn er ook de privé reizen van de leden van de koninklijke familie of deze van de hoge gasten zoals de Koning en Koningin van Thailand. Sommige vluchten steken boven andere uit: de koning naar Leopoldstad brengen voor de onafhankelijkheid van Congo op 30 juni 1960, de toekomstige Koningin der Belgen van Madrid naar Brussel brengen, het jong koninklijk bruidspaar meenemen op huwelijksreis, vliegen met Herman Geiger, de gletsjerpiloot, tijdens een privé reis met onze vorsten naar Zwitserland in maart 1962.

De koning wilde zeer graag een persoonlijk vliegtuig aanschaffen en de keuze ging naar de tweemotorige Aéro-Commander. De resultaten van de opleiding van de koning getuigen zeer snel van de passie en toewijding van onze vorst voor de luchtvaart. In zijn logboek noteert Binon, voor juni en juli 1962, 21 vluchturen in de Aéro-Commander. De koning zit meestal in de linkervoerstoel en voert alle fases van de vlucht uit, inbegrepen



Un hommage vibrant sera rendu au 15 Wing à l'occasion de la prise de commandement d'Alex Binon comme chef de corps, le 9 septembre 1960.

Pilote du Roi et de la Reine et moniteur du Roi.

Quelques mois avant les événements au Congo, en décembre 1959, c'est dans une tout autre ambiance qu'Alex Binon reçoit un coup de fil du Palais Royal, à son domicile. En raccrochant, il bouscule une valise et répond à son épouse qui l'interroge sur sa destination: "écoute la radio tu comprendras!". Pratiquement sans préavis, SM le Roi Baudouin vient de décider d'effectuer un long périple dans toutes les provinces du Congo.

L'équipage royal est rassemblé dans la foulée. Seul le haut niveau de préparation des hommes et des machines permettait de réaliser quasi sans délai une mission si lourde de responsabilités. Cette fois encore, les félicitations de circonstance ponctuent la fin d'une mission en tant que pilote du Roi⁶.

Depuis le 16 avril 1959, Alex Binon prend en effet régulièrement les commandes du Dakota K16 (OT CWG) et du DC-6 KY2 (OT CDB) aménagés en version VVIP, ayant eu «l'honneur d'être désigné comme pilote personnel de Sa Majesté le Roi»?

Les déplacements officiels du Roi s'ajoutent aux voyages d'agrément des membres de la famille royale ou d'hôtes de marque comme les Souverains de Thaïlande. Certains vols sont plus marquants que d'autres: emmener le Souverain à Léopoldville pour l'indépendance du Congo, le 30 juin 1960, conduire la future Reine des Belges de Madrid à Bruxelles, emporter le jeu ne couple royal en voyage de noces, voler avec Herman Geiger, le pilote des glaciers, lors d'un déplacement privé avec nos Souverains en Suisse en mars 1962.

Le Roi désirant vivement acquérir un avion personnel, le choix se porte sur le bimoteur Aéro-Commander. Très rapidement, les résultats de l'écolage du Roi attestent de la passion et de l'application évidentes du souverain. Dans son logbook, Binon consigne, en juin et juillet 1962, 21 heures de vol en Aéro-Commander. Le Roi occupe la plupart du temps le siège de gauche, et effectue toutes les phases d'un vol y compris le décollage et l'atterrissement. Exceptionnellement, le moniteur s'autorise à sortir de sa réserve et suggère à son élève royal de montrer, dès l'été 1962, aux aviateurs, à l'occasion d'un vol vers Chièvres, que c'est

het opstijgen en de landing.

Uitzonderlijk neemt de onderrichter even de vrijheid en stelt zijn koninklijke leerling voor om aan de piloten, tijdens een vlucht naar Chièvres in juni 1962, te tonen dat het wel degelijk de koning is die de Aéro-Commander bestuurt.. Nog mooier zou het zijn indien de koning zou uitstappen in blauw uniform! "Voorbarig" is het antwoord van de koning; bedroefd, zoals toen hij er zich van bewust werd dat zijn buitengewone functie hem nooit zou toelaten solo te vliegen. Het getuigt van zijn grote waardering voor de vliegeniers en respect voor hun tradities.

Op 30 april 1964 wordt het voorstel van Alex Binon werkelijkheid. De koning landt in Bevekom aan het stuur van zijn Aéro-Commander met kapitein vlieger R. Baccaert aan zijn zijde. De vorst, getooid in uniform van luitenant-generaal van de Luchtmacht, ontvangt er zijn vleugels van militair piloot uit de handen van generaal-majoor vlieger Ceuppens, Stafchef van de Luchtmacht, en in aanwezigheid van zijn instructeur.

Op drie en een half jaar heeft Alex Binon aldus 131 opdrachten uitgevoerd met de koning en de koningin voor een totaal van 276 vluchturen.

Op 5 november 1962 wordt Alex Binon van de 15 Wing overgeplaatst naar het HK van 2 ATAF. Hij voert zijn laatste vlucht bij de Luchtmacht uit op 29 april 1964 en totaliseert 7.054 vluchturen op 31 vliegtuigtypes met één of meerdere motoren. Hij vertrekt met vervroegd pensioen op 1 augustus 1964 en wordt bevorderd tot kolonel vlieger in het reservekader op 26 december van hetzelfde jaar.

Bij het vertrek uit het militaire leven behoudt hij, buiten een hoop herinneringen, een ontzaglijk respect voor Koning Boudewijn met zijn grote menselijkheid en dankbaarheid. Tijdens een privé audiëntie te Laken, kort na zijn vertrek uit de 15 Wing, getuigt de vorst zijn grote dankbaarheid aan Alex Binon en krijgt hij de toelating te vliegen op de Aéro-Commander wanneer het hem past. Tijdens deze audiëntie en op vraag van zijn gastheer, suggereert Alex Binon de naam van kapitein vlieger R. Baccaert als zijn opvolger. Overmand door de emoties daalt Alex Binon de trappen van het Koninklijk Paleis af.

Studie voor de verbinding België - Verenigde Staten van Amerika⁸

In april 1962 beëindigt luitenant-kolonel Alex Binon de studie gevraagd door de minister van Landsverdediging om een verbinding met OC-6 toestellen te verwezenlijken tussen België en de VSA, vooral in het vooruitzicht van de opleiding en training van de Belgische Nike-Hercules eenheden in El Paso, Texas. De 15 Wing maakt de studie in samenwerking met de Amerikaanse MATS (Military Air Transport Service)

bien lui qui pilote l'Aéro-Commander.

Plus merveilleux encore: pourquoi le Roi ne débarquerait-il pas en uniforme bleu? «Prématuré» est sa réponse, triste comme quand il a pris conscience que ses éminentes fonctions ne l'autoriseraient jamais à piloter seul. Elle témoigne de son profond respect pour les aviateurs et leurs traditions.

C'est le 30 avril 1964 que la vision prémonitoire de Binon devient réalité. En uniforme de lieutenant-général de la Force Aérienne, arrivé aux commandes de son Aéro Commander à Beauvechain avec le capitaine aviateur R. Baccaert à côté de lui. Le Roi y

reçoit ses ailes de pilote militaire du Chef d'Etat Major de la Force Aérienne, le général-major Ceuppens, en présence de son moniteur.

Alex Binon a fait 131 missions avec le Roi et la Reine, totalisant plus de 276 heures de vol réparties sur trois années et demie.



Le 5 novembre 1962, Alex Binon est muté du 15 Wing au QG du 2 ATAF. Il effectue son dernier vol à la Force Aérienne le 29 avril 1964 et totalise, à ce moment 7.054 heures de vol sur 31 types d'avions, monomoteurs et multimoteurs. Il est admis à la pension anticipée le 1 août 1964 et promu au grade de colonel aviateur dans le cadre de réserve le 26 décembre 1964.

Il conserve, en quittant la vie militaire, outre des tas de souvenirs, un respect immense pour son Roi et son humanité ainsi qu'un précieux témoignage des remerciements du Souverain. Ce cadeau, le Roi le lui remet lors d'une audience privée à Laeken, peu après le départ d'Alex Binon du 15W. Au cours de celle-ci et à la demande de son hôte, Alex Binon suggère le nom de son successeur, le capitaine aviateur R. Baccaert. Il reçoit en outre l'autorisation de voler en Aéro-Commander à sa convenance. Au comble de l'émotion, Alex Binon descend les marches du Palais Royal.

Etude sur la liaison Belgique - États-Unis d'Amérique⁸

C'est en avril 1962 que le lieutenant-colonel Alex Binon termine l'étude demandée par le ministre de la Défense Nationale sur la réalisation d'une liaison avec appareils OC-6 entre la Belgique et les USA, principalement en perspective de la formation et l'entraînement des unités Nike-Hercules à El Paso, Texas. Le 15 Wing réalise l'étude en collaboration avec le MATS américain (Military Air Transport Service) stationné sur la base de Rhein-Main à Francfort. Deux routes sont retenues. La route septentrionale pour El Paso passe par Prestwick, Harmon et Mac Guire et dure environ 23

gestationeerd op de basis Rhein-Main te Frankfurt. Twee routes worden weerhouden. De noordelijke route gaat over Prestwick, Harmon en Mac Guire naar El Paso en duurt gemiddeld 23 uur. De zuidelijke route duurt gemiddeld 25 uur en loopt via Lajes (Azoren), Harmon en Mac Guire naar El Paso. De nuttige lading schommelt tussen 7 en 8 ton. In december 1962, kort nadat Alex Binon de 15 Wing verlaten heeft, vindt de eerste DC-6 verbinding met de VSA plaats met kapitein R. Baccaert als bordcommandant.

Burgerpiloot

Maar kon Alex Binon op vijftigjarige leeftijd inactief blijven en vooral niet meer vliegen? Albert Eyskens, een collega van voor de oorlog, stelt hem voor om, het transport van delen van de romp van de F-104's vanuit Fairey naar Italië te verzekeren en aldus een embryo van luchtactiviteiten te ontwikkelen met de luchthaven Gosselies als draaischijf. De uitdaging trekt hem aan maar hij heeft een licentie van lijnpiloot nodig. De Administratie van het Luchtverkeer aanvaardt zijn militair brevet om te zetten in een burger licentie zonder dat hij zich moet onderwerpen aan de gebruikelijke testen (zeer uitzonderlijk in die tijd). Bij gebrek aan middelen geraakt het project om een luchttransportbedrijf op te richten in Gosselies niet van de grond. In die tijd echter reizen meer en meer toeristen met het vliegtuig. Luchtvaartmaatschappijen zijn op zoek naar de zeldzame gekwalificeerde piloten. Sobelair werft Alex Binon aan als bordcommandant DC-6 en hij totaliseert in deze functie meer dan 2.700 vluchturen. Als de maatschappij hem te oud vindt voor een conversie op Caravelle, beslist hij uiteindelijk zijn koptelefoon definitief op te hangen op 27 september 1968.

Vijfendertig jaar later, op 5 maart 2004, ter gelegenheid van de begrafenis van Alex Binon, zijn de warme blikken van sympathie van Hare Majestet Koningin Fabiola een hartelijke troost voor de familie, alsook een onschatbare blijk van erkentelijkheid voor een beroepsleven uitgeoefend op het hoogste niveau van bekwaamheid en in dienst van het Vaderland, zijn Luchtmacht en de Belgische vleugels.

1 Tijdschrift van de Belgische LuM, Nr 12, feb 1960 blz 115

2 Tijdschrift van de Belgische LuM, Nr 12, feb 1960 blz 118

3 Col VI Muller - Comd 13 JW: Signalementsnotas 1956

4 Nota van Gen-Maj VI Ceuppens, dec 1962 Mod A: «Als zeer dynamisch officier is de U Kol Binon deze laatste jaren de ziel van de 15 W geweest. Indien het Belgisch luchttransport bedolven geweest is onder zoveel lof voor het succes van zowel haar opdrachten in Afrika als in Europa, is dit vooral te danken aan de U-Kol VI Binon».

5 Kol v/h Vlwz Cam bier: Beoordelingsnota tijdens de evenementen in Afrika

6 Nota van U-Gen VI Burniaux aan de Comd 15 W van 06/01/1960

7 Nota van Gen-Maj VI Ceuppens, eerder vermeld

8 Nota 15 WTC van 10 april 1962, in Dakota archief

heures. La route méridionale pour El Paso dure environ 25 heures et passe par Lajes (Açores), Harmon et Mac Guire. Les chargements utiles tournent autour de 7 à 8 tonnes. En décembre 1962, juste après qu'Alex Binon ait quitté le 15 Wing, le capitaine R. Baccaert, commandant de bord, inaugure la première liaison DC-6 vers les USA.

Pilote civil

Mais, à cinquante ans, Alex Binon pouvait-il rester inactif, et surtout, ne plus voler? Albert Eyskens, un collègue d'avant-guerre, lui propose de développer, au départ du convoi par air entre Fairey et l'Italie des «mid fuselage» de F-104, un embryon d'activité de transport aérien sur la plate-forme de Gosselies. Le challenge le séduit, mais il fallait une licence de pilote de ligne. L'Administration de l'Aéronautique accepte de convertir son brevet de pilote militaire en licence civile sans avoir à se soumettre aux épreuves (très exceptionnel à l'époque). Faute de moyens consacrés à ce projet de transport aérien, aucun développement significatif n'intervient..

A l'époque, le tourisme aérien prend son véritable essor et les pilotes qualifiés sont rares. Sobelair l'engage comme commandant de bord DC-6 et il effectue, en cette qualité, plus de 2.700 heures avant de décider de raccrocher ses écouteurs définitivement le 27 septembre 1968, la compagnie le jugeant trop agé pour lui permettre de se convertir sur Caravelle..

Trente cinq ans plus tard, le 5 mars 2004, à l'occasion des funérailles d'Alex Binon, les chaudes marques de sympathie de S.M. la Reine Fabiola sont un chaleureux réconfort pour la famille ainsi qu'un inestimable témoignage de reconnaissance pour une vie professionnelle conduite au plus haut niveau de compétence et tout entière consacrée au service du pays, de sa Force Aérienne et des Ailes belges.

1 Revue de la Force Aérienne, n° 12, Fév 1960.p. 115.

2 Ibidem, p. 118.

3 Col Avi Muller - Comd 13 WCh: Notes de signalement 1956.

4 Note du Gén Maj Ceuppens, déc 1962 Mod A: «Officier très dynamique, le LCL Binon a été ces dernières années l'âme du 15 W. Si le transport aérien beige a été couvert de tant d'éloges tant pour le succès de ses missions en Afrique, que les missions en Europe, c'est surtout au LCL Binon qu'il le doit»

5 Col d'Avi Cam bier: Note de comportement au cours des événements d'Afrique.

6 Note du U Gén Burniaux au CDT 15W du 06-01-60.

7 Note du Gén Maj Avi Ceuppens, précitée.

8 Note 15 WTC du 10 avril 1962, dans les archives Dakota

**Vierenveertig jaar geleden
op 12 december 1961 :**

Twee C-119 vliegtuigen botsen op elkaar boven Montignies-lez-Lens nabij Chièvres

door Axel Vermeesch

In de morgen van dinsdag 12 december 1961 moeten twee G-119 «Flying Boxcar» vliegtuigen van Melsbroek naar Ghièvres op een afstand van 32 NM en een vluchttijd van ongeveer 15 minuten. Kaptein J. Gérard is de boordcommandant van het eerste toestel de GP-23 (OT-GBG). Na de landing op Ghièvres moet hij doorvliegen naar Solenzara op Corsica. Eerste sergeant J. Decaigny, boordbevelhebber van het tweede toestel, de GP-25 (OT-GBE), vliegt na Ghièvres door naar de basis van Bierset bij Luik. Alle nodige vluchtoelingen zijn de dag voordien aangevraagd en toegestaan.

Om 7u40 laat het operatiecentrum van de basis Chièvres aan de 15 Wing te Meisbroek weten dat de twee vliegtuigen toelating hebben om in Chièvres te landen. Rond 8u50 stijgt kapitein J. Gérard op met de CP-23 en klimt naar een hoogte van 2000 voet in de richting van Chièvres.

Een drietal minuten later krijgt 1ste sergeant J. Decaigny dezelfde instructies en toelating om op te stijgen met bestemming Chièvres. Zijn tweede piloot kapitein A. Vermeerbergen meldt enkele minuten later dat de CP-25 zich op een hoogte van 2000 voet en op vijf mijl van Brussel bevindt. De verkeerscontrole van Brussel geeft hem toelating haar frequentie te verlaten en contact te nemen met Chièvres.

Bij de naderingscontrole is het reglementair toegelaten twee vliegtuigen op dezelfde hoogte en met een minimum afstand van 5 mijl te houden op voorwaarde dat er permanent radar- en radiocontact is met de twee betrokken vliegtuigen.

Ondertussen bevindt de CP-23 zich op 15 NM van Brussel en hoort dat de CP-25 mag overschakelen naar Chièvres; tweede piloot adjudant A. Donckier vraagt en krijgt nu ook de toelating om Chièvres te contacteren.

Vooraleer Chièvres te contacteren, neemt de CP-25 contact met het militaire luchtverkeerscoördinatiecentrum (ACC) op de frequentie 121.1 en verneemt dat er geen verkeer is op 2000 voet en dat hij mag overschakelen naar de naderingscontrole van Chièvres.

De CP-23, die het ACC niet contacteerde, bevindt zich dichter bij Chièvres dan de CP-25 op het ogenblik dat hij de frequentie van Brussel verlaat om over te schakelen op VHF 117.36 van Chièvres. Het is 9u als

**11 ya quarante quatre ans,
le 12 décembre 1961:**

Deux avions-cargo C-119 entrent en collision à la verticale de Montignies-lez- Lens près de Chièvres

par Axel Vermeesch, traduction Jacques de Brouwer

Mardi 12 décembre 1961, au petit matin, deux avions G-119 «Flying Boxcar» doivent effectuer un vol de Melsbroek à Ghièvres distance 32 NM avec un temps de vol prévu de 15 minutes. Le capitaine J. Gérard est le commandant de bord du premier appareil, le GP23 (OT-GBG). Après avoir atterri à Ghièvres il doit poursuivre son vol vers Solenzara en Gorse. Le premier sergent J. Decaigny, est le commandant de bord du deuxième appareil, le GP-25 (OT-GBE). Sa mission consiste à aller à Ghièvres et ensuite à Bierset près de Liège. Toutes les autorisations de vol ont été introduites la veille et ont été accordées.

A 7hr40 le centre d'opérations de la base de Chièvres signale au 15 Wing que les deux appareils sont autorisés à atterrir à Chièvres. Vers 8 hr.50, le capitaine J. Gérard décolle avec le CP-23 et grimpe à 2000 pieds, direction Chièvres. Trois minutes plus tard, le 1er sergent J. Decaigny reçoit les mêmes instructions et autorisations pour valer vers sa première destination. Son copilote, le capitaine A. Vermeerbergen annonce à la radio que le CP-25 est stable à 2000 pieds et qu'il se trouve à cinq nautiques de Bruxelles. Le contrôle aérien de Bruxelles l'autorise à quitter la fréquence et à prendre contact avec Chièvres.

Lors d'une approche contrôlée, il est réglementairement admis que deux avions se trouvent à la même altitude pour autant qu'il y ait une distance minimum de cinq nautiques entre les appareils et qu'une liaison radio et un contact radar soit maintenu en permanence avec les deux avions concernés.

Entre-temps, le CP-23 se trouve à 15 NM de Bruxelles, et entendant que le CP-25 peut passer sur la fréquence de Chièvres, le copilote, adjudant A. Donckier demande et reçoit également l'autorisation de changer de fréquence pour pouvoir contacter Chièvres. Avant de contacter Chièvres, le CP-25 contacte le centre militaire de coordination du trafic aérien (ACC) sur la fréquence 121.1 ou on lui signale qu'il n'y a pas de trafic connu à 2000 pieds et qu'il peut passer sur la fréquence d'approche de Chièvres.

Le CP-23, qui ne contacte pas l'ACC, est en réalité plus près de Chièvres que le CP-25 au moment où il passe de la fréquence de Bruxelles à celle de Chièvres (VHF 117.36).

kapitein Vermeerbergen aan Chièvres meldt dat CP-23 van Brussel komt op een hoogte van 2000 voet en Chièvres zal bereiken binnen zes minuten (om 9u06). Een goede minuut later contacteert ook de tweede piloot van de CP-25 de controletoren van Chièvres op UHF 362.3, geeft 9u08 door als geschatte aankomsttijd en vraagt hulp van de radar om te landen.

De twee vliegtuigen zijn nu terzelfdertijd in contact met Chièvres, maar elk op een verschillende frequentie gedurende ongeveer twee minuten!

De CP-23 bevestigt aan de controleur in de controletoren van Chièvres op koers te zijn naar de navigatiebaken NDB (Non Directional Beacon) Silly, gelegen op de scheiding van de controlezones van Brussel en Chièvres, en meldt terzelfdertijd dat de CP-23 op instrumenten vliegt in wolken en regen. De controleur GCA (Ground Control Approach) die nu gealarmeerd is door de controletoren, herkent het vliegtuig op zijn radarscherm en neemt het onder controle. Hij vraagt aan de naderingscontroleur in de toren de CP-23 te vragen om op de GCA frequentie 140.58 over te schakelen. De CP-23 ontvangt de GCA controleur echter niet op deze frequentie. De CP-23 neemt nu opnieuw contact op VHF 117.36 en krijgt een nieuwe GCA frequentie 116.1. Ondertussen zijn kostbare minuten verloren gegaan en op het radarscherm is het vliegtuig niet meer te onderscheiden van de vaste echo's die het scherm donker maken binnen een cirkel van vijf mijl rond de radarantenne.

Om in de "down wind leg" te komen voor de landing vraagt de GCA controleur aan kapitein J. Gérard te draaien op een richting van 120 graden.

Uit het onderzoek zal blijken dat de CP-23 op deze koers vloog toen hij de CP-25 raakte.

Ondertussen is de CP-23 reeds twee minuten voorbij de NDB Silly en vraagt de GCA controleur in welke weersomstandigheden hij vliegt. "We zitten volledig in de wolken" is het antwoord! Daarna vraagt de GCA controleur terug naar de frequentie 117.36 van de controletoren over te schakelen om een ODM (magnetic course to station) te bekomen. Vanaf nu wordt geen oproep meer gehoord en verschijnt de CP-23 niet meer op het radarscherm!

Het tweede vliegtuig, de CP-25 blijft gedurende bijna zeven minuten in contact met de controletoren van Chièvres op UHF 362.3, en krijgt een ODM van 235

Il est 9 hr.00 lorsque le capitaine Vermeerbergen signale à Chièvres que le CP-23 vient de Bruxelles, à une altitude de 2000 pieds et qu'il estime Chièvres dans six minutes soit à 9 hr.06. Une bonne minute plus tard, le copilote du CP-25 appelle la tour de contrôle de Chièvres sur la fréquence UHF 362.3 et donne comme heure estimée d'arrivée 9hr.08. Il demande une assistance radar pour l'atterrissement.

Les deux avions sont maintenant en même temps en contact avec Chièvres mais chacun sur une fréquence différente. Cela va durer environ deux minutes!

Le CP-23 confirme au contrôleur de la tour de Chièvres qu'il vole vers la balise NDB (Non Directional Beacon) Silly, située à la limite des zones de contrôle de Chièvres et de Bruxelles. Il signale également qu'étant dans les nuages et dans la pluie, il vole aux instruments.

L'opérateur du GCA (Ground Control Approach), alerté par la tour de contrôle, reconnaît l'avion sur son écran radar et le prend sous contrôle. Il demande au contrôleur d'approche situé dans la tour de faire passer le CP-23 sur la fréquence du GCA 140.58. Le CP-23 n'arrive pas à contacter l'opérateur GCA sur cette fréquence et il retourne donc sur 117.36 ou on lui donne une nouvelle fréquence GCA 116.1.

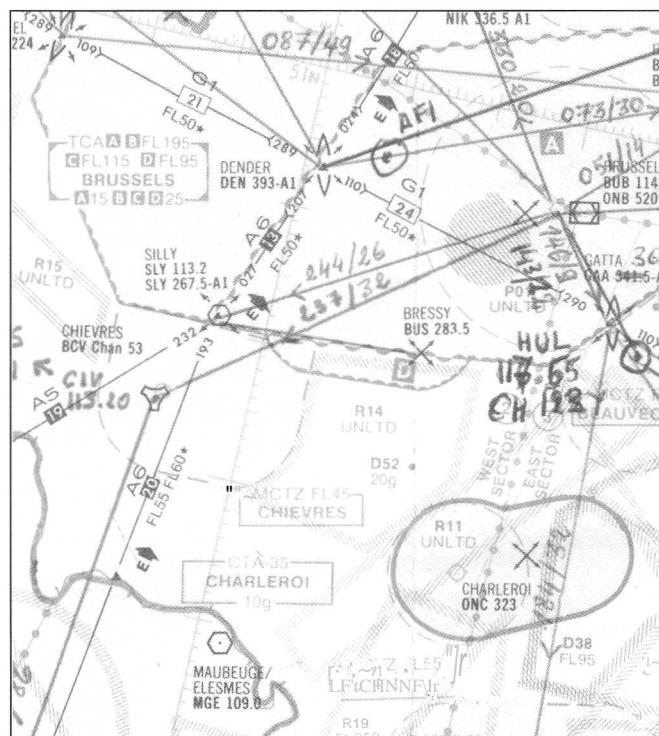
Entre-temps, de précieuses minutes se sont écoulées et sur l'écran radar, l'écho de l'avion n'est plus discernable parmi les échos fixes qui noircissent l'écran dans un cercle large de cinq nautiques autour de l'antenne radar.

Afin d'amener l'avion dans le "down wind leg" de la piste d'atterrissement, le contrôleur GCA demande au capitaine J. Gérard de tourner et de prendre un cap de 120 degrés.

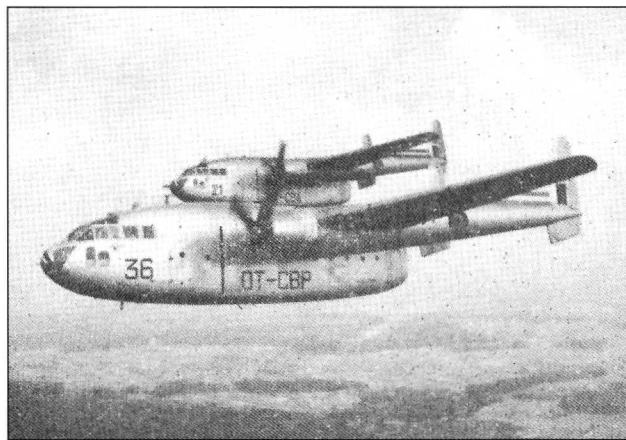
Lors de l'enquête accident, il s'est avéré que le CP-23 volait sur ce cap lorsqu'il est entré en collision avec le CP-25.

Entre-temps, le CP-23 adépassé depuis deux minutes le NDB quand le contrôleur du GCA lui demande dans quelles conditions météorologiques il se trouve. "Nous nous trouvons complètement dans les nuages" est la réponse.

Le contrôleur GCA demande alors de repasser sur la fréquence tour 117.36 afin d'obtenir un ODM (Cap magnétique vers la station). Dès cet instant, plus aucun appel n'est entendu et le CP-23 n'apparaît plus sur l'écran radar.



graden. Op dat ogenblik meldt de controletoren aan de tweede GCA controleur dat de eerste C-119 gevolgd wordt door een tweede en dat hij op weg is naar de NOB Silly. Dit is een veronderstelling van de controleur die denkt de gewoonten van de C-119-piloten die van Meisbroek naar Chièvres komen te kennen. De tweede GCA controleur zoekt aldus op zijn radarscherm naar de CP-25 ten noord-oosten van



NOB Silly, maar vindt hem niet.

Uit het onderzoek zal blijken dat de GP-25 niet op een koers naar Silly was, maar op een directe koers naar Ghièvres.

De controletoren neemt nu nieuwe OOM van 240 graden (groter dan de eerste van 235 graden), wat er op wijst dat de CP-25 een koers volgt meer naar het oosten dan de koers naar NOB Silly. De toren beveelt nu de CP-25 richting 240 graden te nemen, en vraagt of hij reeds voorbij de NOB Silly is. Adjudant A. Donckier laat de vraag herhalen en antwoordt dan "negatief". Een derde OOM van 250 graden wijst erop dat de CP-25 nog steeds niet in de richting van NOB Silly vliegt. Nu krijgt hij instructies te vliegen op richting 250 graden en de hoogte 2000 voet te behouden voor een GCA "pick-up".

In het onderzoek zal de vraag geopperd worden of het radiokompas van de GP-25 niet ontregeld was, maar deze vraag zal onbeantwoord blijven.

De controletoren verwittigt de tweede GCA controleur van deze verandering. Deze ontdekt nu dat de CP-25 niet in de richting van NOB Silly vliegt, maar de controlezone van Chièvres binnenkomt zes mijl ten oosten van de GCA radarantenne en aldus in de radarzone komt met veel vaste echo's. De controleur wil dringend tussenkommen, en vraagt de controletoren om de CP-25 op zijn frequentie 385.4 te doen overschakelen, maar tevergeefs, hij krijgt geen contact! Als de CP-25 terugkomt op de frequentie van de controletoren, wordt de verbinding verbroken door een enorm lawaai..

Beide controleurs geven er zich op dat ogenblik nog

Le deuxième avion, le CP-25 reste pendant près de sept minutes en contact avec la tour de contrôle sur la fréquence UHF 362.3 et reçoit un OOM de 235 degrés. A cet instant, la tour signale au deuxième contrôleur GCA que le premier C-119 est suivi d'un second et qu'il est en route vers le NOB de Silly. Ceci est une supposition du contrôleur de la tour qui croit connaître les habitudes des pilotes C-119 lorsqu'ils font route de Bruxelles vers Chièvres. Le deuxième contrôleur cherche donc sur son écran le CP-25 au Nord-Est de la balise de Silly mais ne le trouve pas.

Lors de l'enquête, il est apparu que le GP-25 ne se dirigeait pas vers Silly mais bien directement vers Ghièvres.

La tour relève un nouveau OOM de 240 degrés (donc plus grand que les 235 degrés précédents), ce qui indique que l'avion va plus à l'est que le cap sur Silly). La tour demande maintenant au CP-25 de prendre un cap de 240 et lui demande en même temps s'il a déjà dépassé la balise de Silly. L'Adjudant A. Donckier demande de répéter la question et répond ensuite "négatif". Un troisième OOM de 250 degrés fait apparaître que le CP-25 ne vole toujours pas vers la balise de Silly. Il reçoit maintenant comme instruction de prendre un cap de 250 degrés, de maintenir une altitude de 2000 pieds afin d'être pris en charge par le GCA.

Lors de l'enquête, on se posera la question de savoir si le radiocompas du GP-25 n'était pas déréglé. Cette question restera sans réponse.

La tour prévient le deuxième contrôleur GCA de ces changements. Celui-ci découvre maintenant que le CP-25 ne vole pas en direction de la balise mais qu'il va pénétrer dans la zone de contrôle de Chièvres à six nautiques à l'Est des antennes du GCA et par conséquent dans la zone des nombreux échos fixes.

Le contrôleur veut intervenir rapidement et demande à



la tour de faire passer l'avion sur sa fréquence 358.4 mais c'est en vain: il n'obtient pas de contact.. Lorsque le CP-25 revient sur la fréquence de la tour, la commu-

geen rekenschap van dat zich zopas een tragische ramp voordeed. De tweede controleur van de naderringradar GCA poogt radiocontact te krijgen met de CP-25 op nog een andere frequentie om aan de piloot mee te delen richting 120 graden te vliegen en te klimmen naar 2500 voet.

~tie?....~;Shz~;

Iawaai en zien twee vliegtuigen die boven hun hoofden praktisch naast elkaar vliegen door de dichte wolken. De CP-23 raakt de CP-25 op de rechterzijde. Een zilverkleurige vleugel valt al draaiend naar beneden. De CP-23 stort brandend neer op enkele tientallen meter van een boerderij, terwijl het grootste gedeelte van de CP-25 twee kilometer verder tot stilstand komt en uitbrandt. De brokstukken van de twee vliegtuigen liggen verspreid over een afstand van drie kilometer.

Tien bemanningsleden en drie technici van de 15 Wing vinden aldus de dood op deze mistige morgen:

CP-23:

Kapitein-vlieger J. Gérard	Boordcommandant
Kapitein-vlieger A. Vermeerbergen	Tweede piloot
Commandant-vlieger A. Bolle	Navigator
1ste Sergeant D. Van De Meersche	Boordmecanicien
Sergeant G. Deneef	Boordradio

CP-25:

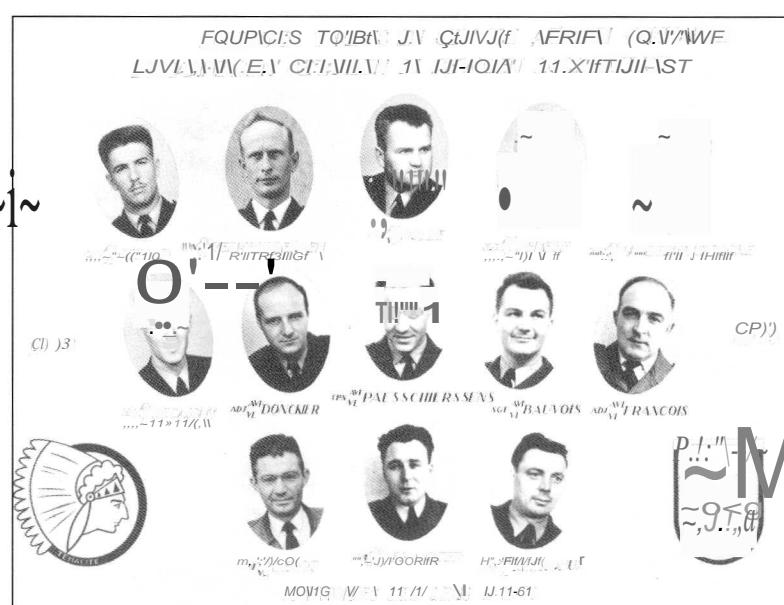
1ste Sergeant-vlieger J. Decaigny	Boordcommandant
Adjudant A. Donckier	Tweede piloot
Kapitein-vlieger G. Paesschierssens	Navigator
Sergeant C. Bauvois	Boordradio
Adjudant R. François	Boordmecanicien
Adjudant R. Decot	Technicus
1ste Sergeant-majoor R. Depoorter	Technicus
1ste Sergeant F. Delroeux	Technicus

Tegen de middag komen de onderzoekscommissie voor luchtvaartongevallen van de Luchtmacht en de krijgsauditeur ter plaatse. De heer P.W. Segers, minister van Landsverdediging, en luitenant-generaal vlieger Henry, Stafchef van de Luchtmacht, bezoeken eveneens de plaats van het ongeval.

In de schoot van de Luchtmacht worden twee onderzoekscommissies samengesteld, terwijl het krijgsauditoriaat een eigen onafhankelijk gerechtelijk onderzoek uitvoert.

De besluiten van de onderzoeken vermelden, zoals

nication est interrompue par un bruit effroyable. Aucun des deux contrôleurs ne se rend compte à cet instant qu'une effroyable catastrophe vient de se produire. Le deuxième contrôleur GCA essaye en vain sur une autre fréquence de dire au pilote de tourner sur un cap de 120 degrés et de monter à une altitude



s'écrase en flamme à une dizaine de mètres d'une ferme, tandis que la plus grosse partie du CP-25 s'écrase et prend feu à plus de deux kilomètres de là. Les débris des deux appareils se retrouvent dispersés sur une distance de trois kilomètres.

Dix hommes d'équipages et trois techniciens du 15 Wing trouvèrent ainsi la mort en ce matin pluvieux

CP-23:

Capitaine-aviateur J. Gérard	Commandant de bord
Capitaine-aviateur A. Vermeerbergen	Deuxième pilote
Commandant-aviateur A. Bolle	Navigateur
1er Sergent D. Van De Meersche	Mécanicien de bord
Sergent G. Deneef	Radio de bord

CP-25:

1er Sergent-aviateur J. Decaigny	Commandant de bord
Adjudant-aviateur A. Donckier	Deuxième pilote
Capitaine-aviateur G. Paesschierssens	Navigateur
Sergent C. Bauvois	Radio de bord
Adjudant R. François	Mécanicien de bord
Adjudant R. Decot	Technicien
1er Sergent-major R. Depoorter	Technicien
1er Sergent F. Delroeux	Technicien

Vers midi, la commission d'enquête accident d'aviation de la Force Aérienne et l'auditeur militaire sont sur place. Monsieur P.W. Segers, ministre de la Défense Nationale et le lieutenant-général Henry, chef d'état-major de la Force Aérienne, visitent également le lieu de la catastrophe.

Au sein de la Force Aérienne deux commissions d'enquête distinctes sont créées tandis que de son côté, l'auditotat militaire mène sa propre enquête. Les conclusions des enquêtes mettent en évidence, comme presque chaque fois lors d'un accident,



dikwijls bij een ongeval, een samenloop van omstandigheden en oorzaken, o.a.: te korte scheiding tussen de twee vliegtuigen (drie minuten); zelfde hoogte (2000 voet) voor beide vliegtuigen; gebruik van

concours de circonstances et de causes. Il est fait mention entre autres d'une séparation trop courte entre les deux avions (trois minutes), une même altitude (2000 pieds), l'utilisation de fréquences différentes pour une destination unique, mauvaise coordination entre les contrôleurs de tour et d'approche radar, trop d'échos parasites sur les écrans radars.



verschillende frequenties voor één bestemming, slechte coördinatie tussen de controletoren en de naderingsradar GCA, teveel vaste echo's op de GCA radarschermen.

Koning Boudewijn en Koningin Fabiola komen op vrijdag 14 december de stoffelijke resten van de 13 slachtoffers groeten in de rouwkapel ingericht in de hangar Herpain van de 15 Wing. Luitenant-kolonel vlieger Alex Binon, bevelhebber van de 15 Wing in 1961, schrijft hierover: "De twee bemanningen zijn niet verantwoordelijk voor dit ongeval.. De kisten van deze 13 slachtoffers waren opgelijnd in de hangar Herpain. Ik stond aan de zijde van de koning, die met eenvoudige woorden en een blik van grote menselijke intensiteit, de moeders, vaders, kinderen en verloofden van de gevallen bemanningsleden troostte en versterkte. De koning bleef twee uren in deze grote en zeer koude hangar, samen met de families van de slachtoffers".

Een dag later vindt de plechtige afscheidsdienst eveneens plaats in de hangar Herpain op de basis van Meisbroek, in aanwezigheid van luitenant-generaal Dinjaert, vertegenwoordiger van de koning, en P.W. Segers, minister van Landsverdediging.

Le Roi Baudouin et la Reine Fabiola viennent, le 14 décembre, saluer les dépouilles des 13 victimes de la catastrophe rassemblés dans la chapelle ardente érigée dans le hangar Herpain du 15 Wing.

Le lieutenant-colonel aviateur Alex Binon, commandant du 15 Wing en 1961, écrivait à ce propos: «Les deux équipages ne sont pas responsables de cet accident.. Les cercueils des 13



victimes étaient alignés dans le hangar Herpain. Je me trouvais au côté du Roi lorsque avec des mots simples et un regard d'une profonde humanité, il consolait et réconfortait les mères, pères, enfants et fiancées des membres d'équipages décédés. Le Roi resta plus de deux heures avec les familles des victimes dans ce grand hangar lugubrement froid».

Le lendemain, la cérémonie solennelle d'adieu se déroula également dans le hangar Herpain de la base de Meisbroek en présence du lieutenant-général Dinjaert, représentant du roi et de P.W Segers, ministre de la Défense Nationale.



DAKOTA sprak met

Luitenant-kolonel vlieger

Mike De Coninck

Commandant vlieggroep 15 Wing

Belgische C-130 in steun van de ISAF

In augustus 2003 nam de NAVO het commando van de ISAF (International Security and Assistance Force) over van de coalitie onder leiding van de VS. Moeten we de opdracht van het Belgische C-130 detachement zien als een NAVO bijdrage?

Inderdaad, het was een zuivere NAVO opdracht. België is ingegaan op een vraag van de NAVO om een transportvliegtuig ter beschikking te stellen voor een periode van ongeveer een jaar.

Hoe zag de commandoketen er uit, eens het C-130 detachement ter plaatse was in Kaboel?

Ons C-130 detachement was autonoom. Ter plaatse, op "Kabul International Airport" (KAIA), was het detachement onder de tactische controle (TACCON) van de bevelhebber van de tactische luchtcomponent (COMTACAIR) van ISAF. Tijdens het grootste gedeelte van onze ontspeling was dat de Belgische brigadegeneraal vlieger Dany Van Laethem.

Het Belgisch detachement werkte samen met een Portugees detachement. Hoe verliep de samenwerking met de Portugezen?

Zoals België had ook Portugal een C-130 ter beschikking gesteld. Wij hadden echter weinig contact met de Portugezen, zij waren even druk bezig als wij. Ieder deed de opdrachten die hen door de COMTACAIR werden opgelegd. Toen wij KAIA verlieten werden we opgevolgd door een Zweeds detachement.

Hoeveel personeel, bemanningen en technisch personeel C-130 van de 15 Wing nam deel aan deze operatie? Hoe gebeurde de aflossing van personeel en vliegtuig?

De bemanning bestond uit vijf personen: de boordcommandant, de co-piloot, de flight engineer en twee loadmasters. Onze technische ploeg bestond uit zeven technische specialisten onder het bevel van een technisch officier. De aflossing van personeel en vliegtuig gebeurde om de maand vanuit Meisbroek.



En août 2003, l'OTAN a repris des mains de la coalition le commandement de l'ISAF, sous la direction des Etats-Unis. Devons-nous considérer la mission du détachement beige C-130 comme une contribution à l'OTAN?

Certainement, c'était une mission purement OTAN. La Belgique a répondu à une demande de l'OTAN de mettre à disposition un avion de transport pour une période d'environ un an.

A quoi ressemblait la chaîne de commandement, une fois le détachement C-130 sur place, à Kaboul?

Notre détachement C-130 était autonome. Une fois sur place au «Kabul International Airport» (KAIA), nous étions placés sous le contrôle tactique (TACCON) du commandant de la composante tactique aérienne (COMTACAIR) de l'ISAF. Pendant la plus grande partie de notre déploiement, il s'agissait d'un Beige: le général de brigade aviateur Dany Van Laethem.

Le détachement beige formait une unité avec un détachement portugais. Comment était la collaboration?

Comme la Belgique, le Portugal a mis un C-130 à la disposition de l'OTAN en support de l'ISAF. Nous avions peu de contact avec les Portugais, ils avaient des journées tout comme nous très chargées. Chacun exécutait ses missions commandées par le COMTACAIR. Au moment de notre départ de KAIA, un détachement suédois arrivait pour prendre la relève.

Combien de personnel, membres d'équipage et personnel technique C-130 du 15 Wing prirent part à cette opération? Comment se passait la relève du personnel et de l'avion?

L'équipage se composait de cinq membres : le commandant de bord, le co-pilote, le flight engineer et deux loadmasters. Notre équipe technique était composée de sept spécialistes sous les ordres d'un officier-technicien. La relève du personnel et de l'avion se faisait chaque mois à partir de Meisbroek.

DAKOTA s'est entretenu avec

le lieutenant-colonel

aviateur Mike De Coninck

Commandant du groupe de vol au 15 Wing

C-130 beige en

support de l'ISAF



En août 2003, l'OTAN a repris des mains de la coalition le commandement de l'ISAF, sous la direction des Etats-Unis. Devons-nous considérer la mission du détachement beige C-130 comme une contribution à l'OTAN?

Certainement, c'était une mission purement OTAN. La Belgique a répondu à une demande de l'OTAN de mettre à disposition un avion de transport pour une période d'environ un an.

A quoi ressemblait la chaîne de commandement, une fois le détachement C-130 sur place, à Kaboul?

Notre détachement C-130 était autonome. Une fois sur place au «Kabul International Airport» (KAIA), nous étions placés sous le contrôle tactique (TACCON) du commandant de la composante tactique aérienne (COMTACAIR) de l'ISAF. Pendant la plus grande partie de notre déploiement, il s'agissait d'un Beige: le général de brigade aviateur Dany Van Laethem.

Le détachement beige formait une unité avec un détachement portugais. Comment était la collaboration?

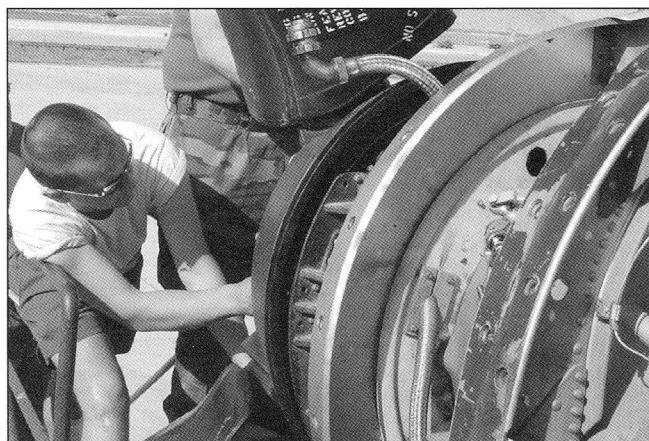
Comme la Belgique, le Portugal a mis un C-130 à la disposition de l'OTAN en support de l'ISAF. Nous avions peu de contact avec les Portugais, ils avaient des journées tout comme nous très chargées. Chacun exécutait ses missions commandées par le COMTACAIR. Au moment de notre départ de KAIA, un détachement suédois arrivait pour prendre la relève.

Combien de personnel, membres d'équipage et personnel technique C-130 du 15 Wing prirent part à cette opération? Comment se passait la relève du personnel et de l'avion?

L'équipage se composait de cinq membres : le commandant de bord, le co-pilote, le flight engineer et deux loadmasters. Notre équipe technique était composée de sept spécialistes sous les ordres d'un officier-technicien. La relève du personnel et de l'avion se faisait chaque mois à partir de Meisbroek.



Welke opdrachten werden door onze C-130 uitgevoerd? Vloog onze C-130 vooral ten voordele van de Belgische grondtroepen, of ten voordele van alle NAVO en Partnerlanden?



Wij vlogen opdrachten ten dienste van alle landen die deelnemen in ISAF, dus zeker niet enkel voor de Belgen. Zo hebben we de gekwetsten van een ongeval met een Spaanse helikopter opgehaald en naar Kaboel gebracht.. We vervoerden in het totaal ongeveer 9000 passagiers en 600 ton goederen of materieel..

Kunt u in het kort een typische opdracht beschrijven?

Op een typische dag vlogen we naar vier tot zes verschillende bestemmingen in Afghanistan. Daar werd er zowel personeel als materiaal af- of opgeladen. In veel gevallen werd dit gedaan met draaiende motoren «engines running on and off loading» (ERO) om zo weinig mogelijk tijd te verliezen, maar ook om een zo kort mogelijke tijd blootgesteld te worden aan grondaanvallen..

U zei dat de meeste opdrachten werden uitgevoerd in Afghanistan zelf, maar moest er soms naar de buurlanden gevlogen worden?

Het gebeurde dat we naar Termez in Oezbekistan vlogen, op een tiental kilometer van de grens met Afghanistan, om het detachement van de Luftwaffe een handje toe te steken. De Duitsers opereren vanuit Termez met een vloot van een tiental Transall vliegtuigen en verschillende zware helikopters.

Bestaat er een bedreiging voor onze bemanning en vliegtuig? Zo ja, hoe kan de bemanning zich er tegen beschermen?

Er bestaat inderdaad nog steeds een zekere bedreiging in Afghanistan. De grootste bedreiging komt van kleine wapens.. Hiervoor passen wij onze naderringsprocedure aan door zo lang mogelijk voldoende hoog te vliegen om pas in het zicht van de landingsbaan zeer steil te dalen. Er is ook nog een bedreiging van MANPADS (Man Portable Defence System). Dit zijn kleine infrarood geleide raketten die vanaf de schouder worden afgevuurd en waarvoor je bijzonder

Quelles sont les missions que notre C-130 a exécutées? Notre C-130 a t'il principalement volé pour les troupes belges au sol, ou au profit de tous les pays de l'OTAN et de ses partenaires?

Nous effectuons nos missions de vol au profit de tous les pays participants à l'ISAF, donc certainement pas uniquement pour les Belges. C'est ainsi que nous avons été chercher des blessés lors d'un accident avec un hélicoptère espagnol et les avons ramenés à Kaboul.. Nous avons transporté au total environ 9000 passagers et 600 tonnes de marchandises et de matériel..

Pouvez-vous décrire brièvement une mission-type?

Une journée de vol-type comporte quatre à six destinations différentes en Afghanistan. Nous y chargions et déchargeons aussi bien du matériel que du personnel.. Dans la plupart des cas, cela se passait moteurs tournants, «engines running on and off loading» (ERO) pour perdre le moins de temps possible, mais aussi afin d'être exposé le moins possible aux attaques au sol.

Vous disiez que la plupart des missions étaient exécutées en Afghanistan même, mais ne fallait-il pas également voler vers des pays voisins?

Il est arrivé que nous volions vers Termez en Ouzbékistan, située à une dizaine de kilomètres de la frontière avec l'Afghanistan, afin de donner un coup de main au détachement de la Luftwaffe. Les Allemands supportent l'ISAF à partir de Termez avec une flotte d'une dizaine avions Transall et quelques hélicoptères lourds..

Notre équipage et notre appareil sont-ils menacés? Dans l'affirmative, comment l'équipage peut-il s'en protéger?

Il existe certainement encore toujours une certaine forme de menace en Afghanistan. La plus grande des



menaces provient des armes légères. C'est pour cette raison que nous adaptons notre procédure d'approche pour voler le plus longtemps possible à une altitude

weinig opleiding moet hebben.. Iedereen kan zo'n tuig opnemen en afvuren naar een vliegtuig. Gelukkig zijn onze C-130 toestellen hiertegen uitgerust met een afweersysteem dat een lancering van een raket kan detecteren en onmiddellijk «flares» afvuurt om deze wapens te misleiden.. We hebben dit systeem verschillende keren moeten gebruiken..

Bij elke opdracht hebben we een "Raven Team" mee aan boord om het vliegtuig op de grond te beveiligen.. Zo'n ploeg bestaat uit vier militairen van onze Landcomponent met draagbare wapens van groot kaliber, soms zijn er ook militairen bij van andere landen.. Onmiddellijk na de landing verspreiden zij zich rond onze C-130 en beginnen de omgeving af te speuren..

Hoe verliep de luchtverkeerscontrole boven Afghanistan?

Er is geen luchtcontrole in het Afghaanse luchtruim.. Alles gebeurt volgens welbepaalde ISAF procedures.. Op een speciale frequentie geven we onze actuele en volgende posities door zodat de andere vliegtuigen in de lucht onze intenties kennen.. Maar eigenlijk is het gebaseerd op het «see and avoid» principe..

Hadden onze bemanningen veel technische problemen? Hoe gebeurde de brandstofvoorrading?

De ene bemanning heeft meer geluk gehad dan de andere met de beschikbaarheid van het vliegtuig, maar in het algemeen mag wel gezegd worden dat de beschikbaarheid van de vliegtuigen vrij hoog was.. Onze technici hebben dan ook prachtig werk geleverd in soms moeilijke omstandigheden.. De brandstof was



beschikbaar op KAIA, zij werd dagelijks aangevoerd met tankwagens vanuit Pakistan.. Sedert de zware aardbeving in Pakistan in oktober verloopt de bevoorrading wel wat trager en soms verdwijnt er ook wel een tankwagen..

In welke omstandigheden werd het personeel van het C-130 detachement gehuisvest en waren er degelijke rust- en ontspanningsmogelijkheden?

Wij werden gehuisvest in containers binnen de goed beschermd "compound" KAIA. Ons detachement had haar eigen containerblok, samen met het Portugese

suffisamment haute juste avant de descendre à la verticale dès la piste d'atterrissage en vue. Il existe en plus une menace des MANPADS (man portable air defence systems). Ce sont des missiles guidés par infrarouge qui peuvent être tirés de l'épaule et qui ne nécessitent qu'une période de formation très réduite. Tout le monde peut se procurer un tel engin et tirer en



direction d'un avion.. Heureusement, nos appareils C-130 sont équipés d'un système de défense pour contrer pareille menace en détectant le lancement et en tirant des «flares» pour tromper ces armes.. A plusieurs occasions nous avons eu besoin de ce système défensif..

A chaque mission on emportait un «Raven Team» pour assurer la protection une fois qu'on était au sol.. Cette équipe était composée de quatre militaires des forces terrestres beige ou autres, munies d'armes portables de gros calibre.. Après l'atterrisage ils se dispersaient le plus vite possible autour du C-130 et commençaient à guetter les alentours..

Comment se passe le contrôle du trafic aérien au-dessus de l'Afghanistan?

Il n'y a pas de contrôle du trafic dans l'espace aérien afghan.. Tout est réglé par des procédures bien déterminées par l'ISAF.. Nous donnons nos positions actuelles et futures en utilisant une fréquence bien spéciale de telle sorte que les autres avions en l'air puissent connaître nos intentions.. Mais en réalité, c'est basé sur le principe «see and avoid»..

Nos équipages ont-ils connu beaucoup de problèmes techniques? Comment se passaient les réapprovisionnements en carburant?

Certains équipages ont eu plus de chance que d'autres en ce qui concerne la disponibilité de l'appareil, mais nous pouvons affirmer que le degré de la disponibilité des appareils fut en général plutôt élevé.. Nos techniciens ont également fait du bon boulot dans quelques situations précaires.. Le carburant était disponible sur KAIA et était chaque jour approvisionné par camions-citernes en provenance du Pakistan.. Mais depuis le tremblement de terre au Pakistan, l'approvisionnement a ralenti et en plus de temps en temps un camion-



detachement.. Elke container was uitgerust met airco.. Elk bemanningslid had een individueel kamertje in de container en de mecaniciens sliepen per twee.. Ontspanningsmogelijkheden waren eerder beperkt.. Er waren twee fitnesszalen beschikbaar, min of meer deftig uitgerust maar waar het soms heel druk was.. 's Avonds kon wel een glas gedronken worden in een of andere bar.. Bijna elk deelnemend land had zijn eigen kleine bar waar iedereen welkom was.

U hebt zelf als boordcommandant een periode in Afghanistan verbleven, welke zijn uw beste en slechtste herinneringen?

Ik kan niet direct één beste ervaring vertellen.. Wat voor mij het belangrijkste is, is dat we gedurende één maand een hecht team hebben gevormd, dat de zendingen werden volbracht op een professionele en vooral veilige manier en dat de andere ISAF landen onze inzet en paraatheid sterk waardeerden.. Ik heb echt geen enkele slechte ervaring gekend gedurende de maand dat ik daar was.. Er zijn wel moeilijke dagen geweest met veel problemen, maar daarom zijn het nog geen slechte ervaringen..

Als men het ganse jaar 2005 beschouwt, welke plaats nam de inzet van onze C-130 in Afghanistan in het geheel van de operaties van de 15 Wing?

Een vrij grote plaats denk ik, zowel in manuren als in vlieguren.. We hebben daar een gans jaar continu één

citerne disparaissait.

Dans quel environnement le personnel du détachement C-130 était-il logé et existait-il des possibilités de détente et de repos dignes de ce nom?

Nous étions logés dans des conteneurs dans le "compound" bien protégé de KAIA.. Notre détachement possédait son propre bloc-conteneur avec le détachement portugais.. Chaque conteneur était équipé d'air conditionné.. Chaque membre d'équipage y avait à sa disposition une petite chambre individuelle, et les mécaniciens dormaient deux par deux.. Nos possibilités de détente étaient plutôt limitées.. Nous avions à disposition deux salles de fitness plus ou moins bien équipées mais parfois fort encombrées.. Il y avait bien la possibilité de boire un verre dans l'un ou l'autre bar, chaque pays participant en possédait un de taille modeste ou tout le monde était le bienvenu..

Vous êtes vous-même resté toute une période en Afghanistan comme commandant de bord, quels sont vos meilleurs et vos plus mauvais souvenirs?

Il m'est difficile de raconter d'emblée la meilleure expérience.. Ce qui pour moi a été le plus important, c'est que nous avons formé une vraie équipe durant tout un mois, que les missions ont été menées à bien d'une manière professionnelle et surtout en pleine sécurité et que les autres pays de l'ISAF ont fort apprécié notre engagement et notre préparation.. Je n'ai vraiment pas connu la moindre mauvaise expérience au cours du mois où j'étais là-bas.. Il y a bien eu des jours difficiles avec leur lot de problèmes, mais qui pour cela n'étaient pas de mauvaises expériences..

Si l'on tient compte de l'ensemble de l'année 2005, quelle place a pris l'engagement de notre C-130 en Afghanistan dans l'ensemble des opérations du 15 Wing?

Une bien grande place, je crois, tant en heures de travail qu'en heures de vol.. Nous avons engagé là-bas un appareil avec son équipage et support technique durant toute une année.. Le bilan des heures de vol n'est pas encore établi mais comme on a tout de même volé entre 60 et 80 heures par mois, le nombre total d'heures de vol avoisinera les 800 à 900 heures..

Quelles leçons importantes peut-on retirer des opérations C-130 en Afghanistan?

A mon avis, nous en retirons la leçon majeure que la routine ne peut jamais s'installer et que voler dans un environnement pareil est chaque fois un nouveau défi.. Chaque jour est différent, représentant une autre situation dans laquelle l'attention au travail ne peut jamais être relâchée.. C'est pourquoi, il est plus que nécessaire de procéder au relais d'un équipage après un mois.. Après cinq jours de vol, on avait un jour de repos bien mérité..



vliegtuig met bemanning en technische ondersteuning ingezet.. Er werd ongeveer tussen 60 à 80 uren gevlogen per maand en ik meen dat het totaal aantal vlieguren tussen 800 en 900 zal liggen..

Welke lessen zijn er te trekken uit de operaties C-130 in Afghanistan?

Mijn inziens is de grote les voor ons dat je nooit in een routine mag vallen en dat het vliegen in zo'n omgeving telkens weer een uitdaging is.. Iedere dag is een andere met een andere situatie waardoor de aandacht bij het werk niet mag verslappen.. Daarom ook dat het wisselen van een bemanning na een maand echt noodzakelijk was.. Om de vijf dagen hadden we een welverdiende rustdag..

Laatste opdracht C-130 in Afghanistan

Overgenomen uit Direct 2005/15, waarvoor onze dank aan Defensie

06 u 45: De Afghaanse zon brandt al ongenadig op het tarmac van Kaboul International Airport (KAIA). De temperatuur op de taxistandplaats van de Belgische C-130 flirt met de 35°. Loadmasters 1SM Stéphan Werner en 1Sgt Koen Ceulemans zijn druk in de weer met straps en aanspanriemen. Alles moet goed vastzitten, want zoals gewoonlijk zal het er ruw aan toe gaan. Ze hebben nog een uur om de CH-05 voor te bereiden. Vandaag staan er zes luchthavens op het menu. De avond voordien heeft Stéphan alle informatie over



ladingen, passagiers en hun bestemming gekregen. Hij re-lateert die planning echter: "De ladingen verschillen altijd van de planning. Je moet voortdurend improviseren. Na verloop van tijd ben je dat hartsgrondig beu."

Motortechnicus 1 SM Eric Defraigne doet zijn laatste inspecties. Gisteren hebben de technici overuren moeten kloppen want er was bij de landing een band geëxplodeerd. De vliegtuigen zien enorm af door de staat van sommige landingsbanen. Sommige bestaan enkel uit keien en stenen. We hebben extra bescherming aangebracht op alle onderdelen onderaan het vliegtuig. Alle leidingen zijn ingetape. Na enkele dagen vliegen vertoont het vliegtuig tientallen steeninslagen. We zijn hier met twee motortechnici en twee specialisten cel. Op elke vlucht gaan er minstens twee specialisten mee. Ik vlieg dus één dag op twee. Het is een razend interessante opdracht. Het vliegtuig is vlakbij. Geen ellenlange verplaatsingen van en naar het hotel, geen tijdrovende douane- en veiligheidscontroles. En je hebt op KAIA alles wat je nodig hebt.

07 u 30: Een gloednieuwe Toyota Landcruiser verdwijnt in de buik van het vliegtuig. Buiten staan een

Dernière mission C-130 en Afghanistan

Paru dans Direct 2005/15, avec nos remerciements à la Défense

06 h 45: Le soleil est déjà impitoyable sur le tarmac de Kaboul International Airport (KAIA). La température sur l'aire de stationnement du C-130 beige flirte avec les 35°. Le loadmaster 1SM Stéphan Werner et le 1Sgt Koen Ceulemans jonglent avec les courroies et les sangles. Tout doit être fermement arrimé, car la cargaison n'est pas transportée dans de la ouate. Ils ont encore une heure devant eux pour préparer le CH-05. Au menu du jour: une demi-douzaine d'aérodromes. La soir précédent, Stéphan a été renseigné sur les cargaisons, les passagers et leurs destinations respectives. Mais il relativise l'importance du planning: "Les cargaisons ne coïncident jamais avec ce qui est théoriquement prévu. Il faut toujours improviser." Après un temps, ça devient vraiment irritant."

Le 1SM Eric Defraigne, technicien moteur, effectue une ultime inspection. La veille, les techniciens ont dû se farcir des heures supplémentaires parce qu'un pneu avait explosé lors de l'atterrissement. Les engins souffrent beaucoup à cause de l'état des pistes d'atterrissement. Certaines

ne sont qu'un amoncellement de cailloux et de pierre. Nous avons renforcé et protégé au maximum tous les organes sous l'avion. Toutes les conduites sont enveloppées de bande adhésive. Mais au bout d'une semaine, l'avion montre plusieurs dizaines d'éclats de pierres. Nous sommes ici deux spécialistes en moteurs et autant en cellules. Deux d'entre nous accompagnent systématiquement l'avion. Je vole donc un jour sur deux. C'est une mission vraiment intéressante. L'avion est tout près, pas de longs déplacements vers l'hôtel, pas de contrôles de douane et de sécurité qui nous font perdre tant de temps. Et à KAIA, on trouve tout ce dont on a besoin..

07 h 30: Une Toyota Land Cruiser flambant neuve disparaît dans le ventre de l'avion. À l'extérieur, une vingtaine de militaires ISAF lourdement chargés, de diverses nationalités, attendent l'embarquement. L'équipage est au briefing quotidien. L'officier de renseignement dresse la liste des menaces possibles pour chaque aéroport où devra se poser l'avion. En résumé : "Ouvrez l'oeil, et le bon!"

08 h 00: Le commandant de bord Thierry Fabre et son équipage se rendent vers l'appareil. Les paysages



twintigtal zwaarbepakte ISAF-militairen van allerlei nationaliteiten te wachten om in te stijgen. Intussen krijgt de bemanning haar dagelijkse veiligheidsbriefing. De inlichtingsofficier overloopt de mogelijke bedreigingen per luchthaven die ze aandoen. Samengevat: "kijk uit je doppen".

08 u 00: Boordcommandant Thierry Fabre en zijn bemanning begeven zich naar het toestel. Het is een prachtig landschap. De opdracht is schitterend maar je voelt toch de onderhuidse dreiging.

08 u 00: CH-05 taxiet naar de startbaan. Het is een tactische vlucht. Wat dat betekent zal de maag van de inzittenden snel ondervinden. Maar het betekent ook dat er geen vluchtplan is ingediend, er geen radiocontact is met de luchthavens en dat iedereen bewapend is. Vlak voor het opstijgen, wipt loadmaster Stéphan naar buiten en ontdoet de lichtkogels, een systeem om warmtezoekende projectielen te vermijden, van hun veiligheidspinnen.

08 u 32: Na het vertrek neemt de C-130 onmiddellijk een scherpe bocht naar rechts en vliegt op een hoogte van 50 meter. Luttele seconde later scheert hij rakelings over een berg waarna hij weer daalt naar 50 meter. De piloot houdt die hoogte nog een tijdje aan terwijl hij naar links en rechts manoeuvreert. Plotseling stijgt de C-130 bruusk en klimt in een vloeierde beweging naar een hoogte van 7.000 meter. Al die tijd turen de bemanningsleden aandachtig naar de grond op zoek naar eventueel vijandige elementen. Thierry legt uit: "We hebben hier het meest te duchten van kleine wapens en draagbare luchtafweerprojectielen. Daarom voeren we allerlei onverwachte vliegbewegingen uit en nemen we nooit tweemaal dezelfde route. De dracht van die wapens reikt niet verder dan 3.000 meter hoogte. Daarboven zijn we veilig."

09 u 15: Een duizelingwekkende duikvlucht van 8.000 meter naar 150 meter kondigt de luchthaven van Kunduz aan. Een schitterend landschap ontrolt zich. Alsof

sont magnifiques, la mission est formidable, mais on ressent malgré tout une menace sous-jacente.

08 h 30: CH-05 quitte le taxi track pour la piste de décollage. C'est un vol tactique. Même si les passagers ne le savaient pas, leur estomac le leur dira très bientôt. Cela signifie aussi qu'il n'y a pas de plan de vol, aucun contact radio avec la tour de contrôle et que chaque homme est armé. Stéphan défaît immédiatement les attaches de sécurité du système destiné à déjouer les missiles infrarouges.

08 h 32: Juste après son départ, le C-130 amorce un virage très serré vers la droite et vole à une altitude de 50 mètres. Quelques secondes plus tard, il rase une colline puis redescend vers 50 mètres. Le pilote maintient cette altitude un certain temps tout en zigzaguant de gauche à droite. Soudainement, il se cabre et commence sa progression qui doit le mener jusque 7.000 mètres. Pendant tout ce temps, les autres membres d'équipages observent attentivement le sol, à la recherche d'éventuels éléments ennemis. Thierry nous explique pourquoi: "Nous redoutons surtout les armes de petit calibre et les projectiles anti-aériens portables. C'est pourquoi l'avion exécute tous ces mouvements assez incohérents et que nous ne prenons jamais deux fois le même itinéraire. La portée de ces armes ne dépasse pas les 3.000 mètres d'altitude. Au-delà, nous sommes en sécurité."

09 h 15: Une étourdissante plongée de 10.000 à 150



mètres s'annonce à l'approche de l'aérodrome de Kunduz, au nord de l'Afghanistan. Un splendide paysage se déroule devant les yeux des membres de l'équipage. Le désert fait soudainement place à une verte vallée, de façon irréelle comme si la transition avait été dessinée par un enfant. Des arbres, des prés, du bétail qui paît tranquillement: on se croirait

een kind het plaatje heeft ingekleurd, gaat de woestijn over in een groene vallei. Bomen, groene weiden, grazend vee: je waant je in de polders. Kunduz is een stad in het noorden van Afghanistan waar een Duits "Provincial Reconstruction Team" (PRT) haar thuisbasis heeft. Een twintigtal Belgen werkt er ook. Alsof een dronkeman achter de stuurknuppel zit, slingert het vliegtuig heen en weer terwijl de landingsbaan snel nadert..

09 h 18: Nog voor de volledige stilstand van de Hercules, gaat de laaddeur open en zijn loadmasters Koen en Stéphan al bezig met een gedeelte van de lading los te maken. Terwijl de motoren blijven draaien, komt de vorklift aangereden. Laden en lossen gebeurt in een mum van tijd. Een tiental passagiers stapt af en vijftien anderen stappen op. Bijkomende stoelen worden neergeklapt. Het zweet gutst van het voorhoofd van de loadmasters. In laatste instantie beslissen ze om de Landcruiser een meter naar achteren te verplaatsen. Stéphan en Koen koppelen de vasthechtingspunten los, terwijl motortechnicus 1SM Nicolas Los in het voertuig kruipt. Vier bereidwillige Nederlandse passagiers duwen het voertuig een meter achteruit. Razendsnel koppelen ze het voertuig weer vast..

09 h 24: Terwijl Stéphan zich een weg baant door het overvolle vliegtuig geeft hij de "go" aan de boordcommandant..

09 h 26: De ISAF-militairen die de luchthaven van Kunduz beveiligen zien het Belgische transportvliegtuig met een sierlijke zwaai verdwijnen richting Feysabad, de tweede bestemming van de dag. Stéphan hijgt na terwijl hij op zijn uitkijkpost staat voor luchtafweergeschut. Alles draait om snelheid. Hoe minder lang je op de grond bent, des te minder tijd ben je een doelwit. Bovendien is het belangrijk om de timing te respecteren. Elke luchthaven die wij aandoen, wordt een uur voor onze aankomst ernstig beveiligd. Als wij te laat zijn, laten we die ISAF-bewakingstroepen in de ongenadige zon wachten. Voor hen is dat ook geen pretje. Bovenstaand scenario herhaalt zich nog vijf keer. In Feysabad is de landingsbaan een aaneenschakeling van metalen platen. De piloten spreken van de kaarsrasp. In Meynameh liggen dikke keien. Je wordt er gewaarschuwd om ver uit de buurt van de propellers te blijven. Die zuigen soms stenen op die dan afketsten tegen het vliegtuig..

14 h 00: Met een half uur voorsprong op het schema, landt de Hercules op KAIA. Daar wacht motortechnicus Eric hen op. Normaal gezien duurt een inspectie na de vlucht twee uur. Gisteren is er bij de landing op KAIA een band geëxplodeerd. Dan ben je tot in de late uurtjes zoet.. Boordcommandant Thierry Fabre kijkt tevreden terug op de vliegdag. Bij tactische vluchten mag je niet meer dan zes uur in de lucht blijven. Maar dat is voldoende. Je moet immers je volle concentratie behouden. Na zes uur in dergelijke omstandigheden is de bemanning aan het einde van zijn Latijn. Wie zal hem tegenspreken? Van gewoon mee te vliegen ben je al geradbraakt..

dans nos polders. A Kunduz est stationnée une "Provincial Reconstruction Team" (PRT) allemande, où travaillent une vingtaine de Belges. Alors qu'il approche de la piste d'atterrissage, l'avion se balance d'un côté à l'autre, comme si l'homme qui se trouvait derrière le manche à balai avait abusé de la bouteille.

09 h 18: L'Hercules n'est pas encore totalement à l'arrêt que la trappe s'ouvre déjà. Sans traîner, les loadmasters Koen et Stéphan décrochent une partie de la cargaison. Les moteurs de l'aéronef tournent toujours, un chariot élévateur s'approche. La procédure de chargement et de déchargement est faite au pas de course, une dizaine de passagers entre tandis qu'une quinzaine en sort. Les sièges inutilisés sont repliés. La sueur perle du front des loadmasters. Au dernier moment, ils décident de déplacer la Toyota Land Cruiser d'un mètre. Ils détachent les crochets tandis que le technicien moteur, le 1SM Nicolas Los, monte dans le véhicule. Quatre soldats néerlandais reculent l'engin d'un mètre. En moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire, la Toyota est de nouveau fermement fixée.

09 h 24: Stéphan se fraie un chemin jusqu'à l'avant du C-130 plein comme un oeuf. Il donne le go au commandant de bord.

09 h 26: Les militaires ISAF qui protègent l'aérodrome de Kunduz voient l'avion de transport beige disparaître dans les cieux dans un gracieux mouvement, en direction de Feysabad, la deuxième destination de la journée. Alors qu'il est à son poste d'observation pour la défense anti-aérienne, Stéphan reprend son souffle. Ici, le facteur prioritaire, c'est la vitesse. D'abord, parce que plus l'on réduit le temps d'arrêt au sol, plus on limite la probabilité d'être pris comme cible. Ensuite, parce qu'il est important de respecter le timing. Les environs de chaque aérodrome sur lequel nous devons nous poser sont très protégés une heure avant notre arrivée. Si nous sommes en retard, les troupes de surveillance ISAF devront rester en plein soleil à cause de nous. Je peux vous assurer que ce n'est pas marrant. Le scénario décrit ci-dessus se répète à cinq reprises. À Feysabad, la piste d'atterrissement est une succession de plaques métalliques. Les pilotes la surnomment "rape à fromage". À Meynameh, ils doivent atterrir sur de gros cailloux. Mieux vaut ne pas s'approcher des hélices: celles-ci aspirent parfois des pierres qui vont s'écraser contre la carlingue de l'appareil..

14 h 00: Avec une demi-heure d'avance sur le programme, l'Hercules beige atterrit à KAIA. Eric, le technicien moteur, l'attend. En règle générale, une inspection après le vol dure deux heures. Parfois beaucoup plus, comme hier après l'explosion du pneu. Dans ce cas, votre soirée est fichue Le commandant de bord Thierry Fabre est satisfait de la journée. En vol tactique, on ne reste jamais plus de six heures en l'air. Il faut en effet une concentration maximale. Et dans de telles conditions, après six heures, l'équipage est à bout. Difficile de le contredire. Le simple fait de l'accompagner dans le C-130 est éreintant..

Congo - Kinshasa

Op 11 september vertrekt de eerste C-130 naar Congo. Een detachement C-130 wordt gestationeerd in Kinshasa om steun te verlenen bij de opleiding van Congolese militairen. Daar verblijven momenteel ongeveer 80 Belgische militairen om Congo te helpen bij het organiseren en trainen van een geïntegreerd leger. De bedoeling is om de opleiding af te ronden tegen de parlementsverkiezingen, gepland in de lente van 2006. De Belgische militairen blijven voorlopig in Congo tot einde december 2005 en opereren onder bescherming van een lokaal contingent blauwhelmen. De mogelijkheid is groot dat de opdracht verlengd wordt tot eind februari 2006.

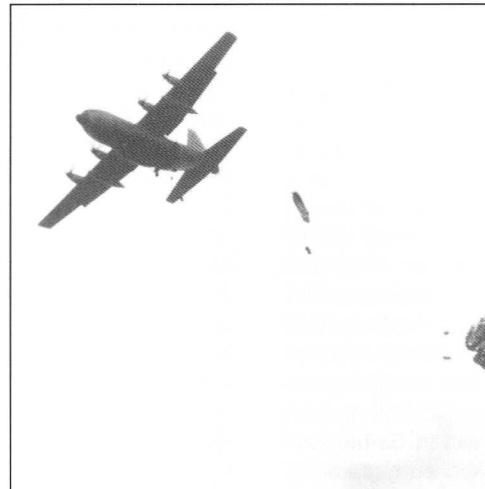
New York - Algemene Vergadering van de VN

De Airbus CA-02 (boordcommandant Cdt VI S. Heyman) brengt van 13 tot 15 september premier G. Verhofstadt, minister van Buitenlandse Zaken K. De Gucht en minister van Ontwikkelingssamenwerking A. De Decker naar New-york. Zij wonen er de speciale jaarlijkse Algemene Vergadering ter gelegenheid van de 60ste verjaardag van de UNO bij.

Oefening «Active Response»

Het eerste deel van de oefening "Active Trip" vindt plaats van 26 tot 28 september op de basis van Bevekom. Defensie test er haar mogelijkheden op het gebied van evacuatie van landgenoten. Vier C-130 toestellen van de 15 Wing nemen samen met zes F-16s deel aan deze oefening.

Deel twee "Active Lion" van 30 september tot 5 oktober vindt plaats op de militaire oefenterreinen van Bergen-Höhne in Duitsland. Hier test Defensie haar reactietroepen die in 2006 zullen ter beschikking gesteld worden van het Eurocorps in het kader van de NATO Response Force. Een C-130 parachuteert een compagnie commando's van het 2 Bataljon.



Afghanistan - Thuiskomst C-130 detachement

Na 13 maanden steun aan ISAF komt op 29 september het C-130 detachement van de 15 Wing veilig thuis gekomen met de CH-05 (boordcommandant Cdt VI T. Fabre).

De regelmatige aflossings- en bevoorradingvluchten van en voor de Belgische troepen en F-16 detachement in Afghanistan gaan verder door.

Berlijn - Tentoonstelling Leopold I

Op 4 oktober brengt de Embraer CE-03 (boordcommandant Cdt VI I. Jaeken) prinses Astrid en prins Lorenz, vergezeld van de kamervoorzitter H. De Croo naar Berlijn om er in het kader van 175 jaar België een tentoonstelling over Koning Leopold I te openen in de Belgische ambassade. Op 4 oktober 1830 riep de voorlopige Belgische regering de onafhankelijkheid tegenover de Nederlandse bezetters uit. Het nationaal congres vroeg daarna de Duitse prins Leopold van Saksen-Coburg om koning van België te worden.

Rome - Begrafenis

Op 14 oktober vliegen koningin Paola en prinses Astrid naar Rome met de Falcon-20 CM-02 (boordcommandant Cdt VI D. Barbaix). Zij wonen er de begrafenis bij van prins Fabrizio Ruffo di Calabria, de oudere broer van onze koningin en peter van prinses Astrid.

Congo - Kinshasa

Le 11 septembre marque le départ du premier C-130 pour le Congo. Un détachement de C-130 est stationné à Kinshasa afin d'aider à la formation de militaires congolais. Un groupe de 80 militaires belges y résident actuellement pour aider le Congo dans l'organisation et l'entraînement d'une armée intégrée. Le but est de terminer cette formation pour les élections parlementaires qui sont prévues au printemps 2006. Pour le moment, les militaires belges restent au Congo jusqu'à la fin décembre 2005. Ils opèrent sous la protection d'un contingent local de casques bleus. La possibilité est grande que la mission soit prolongée jusqu'à la fin février 2006.

New-York - Assemblée générale des Nations Unies

L'Airbus CA-02 (commandant de bord le Cdt Avi S. Heyman) amène le Premier Ministre G. Verhofstadt, le Ministre des Affaires Etrangères K. De Gucht et le Ministre de la Coopération au Développement, A. De Decker, à New-York du 13 au 15 septembre. Ils y assistent à l'Assemblée Générale organisée à l'occasion du 60ème anniversaire des Nations Unies.

Exercice "Active Response"

La première partie de l'exercice "Active Trip" se déroule du 26 au 28 septembre à la base de Beauvechain. La Défense y teste ses possibilités d'évacuation de compatriotes. Quatre C-130 du 15 Wing et six F-16 participent à cet exercice.

La seconde partie, "Active Lion", se déroule du 30 septembre au 5 octobre sur le terrain d'entraînement militaire de Bergen-Höhne en Allemagne. La Défense y teste ses troupes de réaction qui seront mises à disposition de l'Eurocorps en 2006 dans le cadre de la NATO Response Force. Un C-130 parachute une compagnie de commandos du 2ème Bataillon.

Afghanistan - Retour détachement C-130

Le 29 septembre, après 13 mois de support à l'ISAF (International Security and Assistance Force) en Afghanistan, le détachement C-130 du 15 Wing rentre sain et sauf à bord du CH-05 (commandant de bord le Cdt Avi T. Fabre).

Les vols réguliers de relais et de ravitaillement des troupes belges ainsi que du détachement F-16 se poursuivent.

Berlin - Exposition Léopold I

Le 4 octobre l'Embraer CE-03 (commandant de bord le Cdt Avi I. Jaeken) emmène à Berlin la princesse Astrid et le prince Lorenz, accompagnés du président de la chambre H. De Croo afin d'y ouvrir une exposition concernant le roi Léopold I. Cette exposition a lieu dans l'Ambassade Belge à l'occasion de 175 ans d'existence de la Belgique: le 4 octobre 1830, le gouvernement provisoire belge proclama son indépendance vis-à-vis de ses occupants néerlandais. Ensuite le congrès national demanda au prince Léopold de Saksen-Cobourg de bien vouloir devenir le roi des belges.

Rome - Enterrement

Le 14 octobre, la reine Paola et la princesse Astrid se rendent à Rome à bord du Falcon-20 CM-02 (commandant de bord le Cdt Avi D. Barbaix) pour y assister à l'enterrement du prince Fabrizio Ruffo di Calabria, le frère aîné de la reine et le parrain de la princesse.

China - Bezoek van minister van Defensie A. Flahaut

De Airbus CA-02 (piloten: Cdt VI H. Kortleven, boordcommandant, Maj VI D. De Man en Cdt VI B. Praet) brengt onze minister van Defensie A. Flahaut vergezeld van enkele generals via Novosibirsk naar China van 30 oktober tot 4 november. In Beijing bezoekt de minister het luchtverdedigingscentrum en heeft er een onderhoud met generaal Cao, vice-minister van Defensie. Het bezoek kadert in het opbouwen van vertrouwen tussen de twee landen. China zal enkele officieren naar ons land sturen om België, Europa en de internationale instellingen te leren kennen; België zal een officier sturen om de taal en de cultuur te leren kennen als voorbereiding op de post van defensieattaché. Voor het bezoek aan de Driekloofdam op de Yangtze rivier, moet er geland worden op het vliegveld van Yichang. Omdat dit vliegveld op geen enkele officiële kaart staat werd de Belgische bemanning aangevuld met een Chinese navigator en radio-operator. Op de terugreis wordt nog geland op de Chinese luchthaven van Guilin.

Azië - Premier Verhofstadt op zoek naar investeringen

Van 6 tot 13 november reist premier G. Verhofstadt samen met minister van Financiën D. Reynders, staatssecretaris van Administratieve Vereenvoudiging V. Van Ouickeborne, en een gevolg van ongeveer 30 personen naar zes Aziatische landen. De Airbus CA-02 (piloten: Kol VI J. Lippens, boordcommandant, Maj VI D. De Man en Maj VI E. Denis) brengt het gezelschap op zes dagen naar zes verschillende landen: Oezbekistan (Tasjkent), Zuid-Korea (Seoul), Japan (Tokyo), Singapore, China (Hongkong) en Thailand (Bangkok). Doel van de reis is België te promoten als investeringsland op basis van het nieuw stelsel van de "notionele interesses", een nieuw fiscaal voordeelig systeem voor vennootschappen dat vanaf begin 2006 wordt ingevoerd. Met zijn Japanse collega J. Koizumi wordt ook gesproken over de afschaffing van de Salische wet in België, een rechtstreekse luchtvverbinding Brussel-Tokyo en gezamenlijke projecten in Centraal Afrika.

Koeweit - Belgische parlementaire delegatie op bezoek

Onder de leiding van Kamervoorzitter H. De Croo bezoekt een parlementaire delegatie het oliestaatje Koeweit van 11 tot 14 november. Het gezelschap wordt heen en terug gevlogen door de Embraer CE-01 (boordcommandant: Lt Kol VI W. Dierick).

European Airlift Centre - Belize

In het kader van de Europese luchtrtransport-samenwerking vliegt de Airbus CA-02 van 16 tot 18 november naar Belize (Brits Honduras) in Midden-Amerika (piloten: Maj VI E. Denis, Cdt VI B. Praet en Maj VI D. De Man). Britse troepen die daar hun "survival training" achter de rug hebben worden teruggebracht naar Engeland.

Deze opdracht wordt uitgevoerd op aanvraag van het "European Airlift Centre" (EAC) op de basis van Eindhoven. Dit coördinatiecentrum werd opgericht in 2001 en heeft tot doel het beter benutten van de gezamenlijk beschikbare militaire luchtrtransportcapaciteit van België, Nederland, Noorwegen, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Spanje, Duitsland en Italië.

Benin - Chef defensie op bezoek

Ter gelegenheid van de ontgroening van het detachement van het 11de Geniebataljon brengt generaal A. Van Daele een

Chine - Visite du Ministre de la Défense A. Flahaut

L'Airbus CA-02 (pilotes: le Cdt Avi H. Kortleven, le Maj Avi D. De Man et le Cdt Avi B. Praet) emmène à son bord notre ministre de la défense A. Flahaut accompagné de quelques généraux, pour se rendre en Chine, via Novosibirsk, où ils séjournent du 30 octobre au 4 novembre. A Beijing le ministre visite le centre de la défense aérienne et il y a également une entrevue avec le général Cao, vice-ministre de la défense. Cette visite cadre dans le projet ayant pour but de consolider les liens de confiance entre les deux pays. La Chine nous enverra quelques officiers afin d'apprendre à mieux connaître la Belgique, l'Europe et les institutions internationales. De son côté la Belgique enverra un officier dans le but d'y apprendre la langue et la culture chinoise. Ceci en vue de préparer l'installation du poste d'attaché militaire. Pour la visite au barrage des Trois Gorges sur la rivière Yangtze, il faut atterrir sur l'aéroport de Yichang. Comme cet aéroport n'existe pas sur les cartes officielles, les autorités chinoises ajoutent un navigateur et un radio-opérateur chinois à l'équipage beige. Durant le vol de retour on fait encore escale sur l'aérodrome chinois de Guilin.

Asie - Le Premier Ministre G. Verhofstadt à la recherche d'investissements

Ou 6 au 13 novembre le premier G. Verhofstadt visite six pays en Asie. Il est accompagné e.a. du ministre des finances D. Reynders, le secrétaire d'état des simplifications administratives V. Van Ouickelborne et une suite d'une trentaine de personnes.

Endans un laps de temps de six jours, l'Airbus CA-02 (pilotes: le Col. Avi J. Lippens, le Maj. Avi D. De Man et le Maj. Avi E. Denis) emmène toute la délégation vers les pays suivants: l'Ouzbekistan (Tasjkent), la Corée du Sud (Seoul), le Japon (Tokyo), le Singapour, la Chine (Hongkong) et enfin la Thaïlande (Bangkok).

Cette délégation a pour but de promouvoir la Belgique en tant que pays d'investissements. La promotion est basée sur le nouveau système «d'intérêts notoires», il s'agit d'un nouveau système fiscal très favorable aux sociétés industrielles et dont elles pourront profiter dès le début de l'année prochaine. Avec son homologue japonais, J. Koizumi, notre Premier a discuté de l'abolition de la loi salique en Belgique, une liaison aérienne directe Bruxelles-Tokyo et des projets communs en Afrique centrale.

Koweit - Visite d'une délégation de parlementaire beige

Une délégation parlementaire, dirigée par le Président de la Chambre H. De Croo, s'est rendue au Koweit, petit état producteur de pétrole, du 11 au 14 novembre. Toute la troupe a emprunté l'Embraer CE-01 (commandant de bord le Lt Col Avi W. Dierick) pour l'aller et le retour.

European Airlift Centre - Belize

C'est dans le cadre de la collaboration du transport aérien européen que

l'Airbus CA-02 s'est envolé, du 16 au 18 novembre, en direction de Belize (Honduras britannique) en Amérique centrale. Des troupes britanniques ont été ramenées en Angleterre, une fois leur exercice "survival training" derrière le dos (piloten: Maj Avi E. Denis, Cdt Avi B. Praet et Maj Avi D. De Man).

Cette mission a été exécutée à la demande de l' "European Airlift Centre" (EAC) situé sur la base de Eindhoven. Fondé en 2001, la mission de ce centre de coordination est de veiller à une meilleure utilisation des capacités de transport

bezoek aan Benin van 22 tot 25 november. De Embraer CE-02 (boordcommandant Cdt VI Mols) brengt hem naar Cotonou waar hij zijn Beninse collega Generaal Boni ontmoet. Beiden evalueren de samenwerking en bekijken wat de perspectieven zijn voor de toekomst, vooral in het kader van de geleverde steun door België aan de ontvoering van de Beninse troepen in Ivoorkust en binnenkort ook in de Democratische Republiek Congo, in de schoot van operatie MONUC. Beide generals bezoeken het militaire atheneum voor meisjes en een opvangcentrum voor verstoten kinderen, twee instellingen opgericht met Belgische steun.



Burundi en Congo - Bezoek van de ministers van Defensie en Ontwikkelingssamenwerking

Van 27 november tot 2 december reizen minister van Defensie A. Flahaut en minister van Ontwikkelingssamenwerking A. De Decker met de Airbus CA-01 (boordcommandant Maj VI E. Denis) naar Burundi en DR Congo. In Bujumbura ontmoeten zij de nieuwe president P. Nkurunziza en bespreken een nieuw partnerschap tussen België en Burundi. In Kinshasa worden zij ontvangen door president J. Kabilé en meerdere ministers van de overgangsregering. Wegens technisch defect aan de Airbus CA-01, wordt de tweede Airbus CA-02 (boordcommandant Cdt VI B. Praet) naar Kinshasa gestuurd om de reis verder te zetten. Verder bezoeken zij Katanga (Lubumbashi, Kamina en Kalemie) en Kisangani in de Oost-Provincie. Op de basis van Kamina ontmoeten zij de Belgische militairen die opleiding en training geven aan het nieuwe leger van de DRC.

Rare vogels op Melsbroek



Ilyushin-62M (registratie RA-86559): op 3 oktober landt de Russische president Poetin en wordt ontvangen door Koning Albert II. Op weg naar Londen voor een top tussen de EU en Rusland maakt hij een tussenstop in België om "Europalia 2005 Rusland" te openen.

militaire par air disponibles au sein des pays suivants : Belgique, Pays-Bas, Norvège, France, Royaume-Uni, Espagne, Allemagne et Italie.

Bénin - Visite du Chef de la défense

Profitant de la mise en place d'un détachement beige du 11ebataillon de génie, le général August van Daele, chef de la Défense, visite le Bénin du 22 au 25 novembre. L'Embraer CE-02 (commandant de bord Cdt Avi Mols) amène le général à Cotonou où il rencontre son homologue, le général Boni. Les discussions portent sur une réévaluation des programmes en cours et

sur les perspectives futures, plus particulièrement dans le cadre du soutien apporté par la Belgique aux déploiements des Forces armées béninoises en Côte d'Ivoire et, prochainement, en République Démocratique du Congo au sein de la MONUC. Les deux généraux visitent le lycée militaire pour jeunes filles et un nouveau centre d'hébergement pour enfants abandonnés, deux projets réalisés avec l'aide beige.

Burundi et Congo - Visite des Ministres de la Défense et de la Coopération au Développement

Les Ministres de la Défense A. Flahaut et de la Coopération au Développement A. De Decker se sont envolés dans l'Airbus CA-01 (commandant de bord le Maj VI E. Denis) en direction du Burundi et de la RD du Congo pour un voyage du 27 novembre au 2 décembre. À Bujumbura, ils rencontrent le nouveau Président P. Nkurunziza et ils s'entretiennent de la nouvelle coopération entre la Belgique et le Burundi. À Kinshasa, ils sont reçus par le Président J. Kabilé et plusieurs ministres du gouvernement de transition. À cause d'un problème technique, le deuxième Airbus CA-02 (commandant de bord Cdt Avi B. Praet) est envoyé à Kinshasa afin de compléter le voyage. Ils visitent Lubumbashi, Kamina et Kalemie au Katanga et Kisangani en Province Orientale. Sur la base de Kamina, ils rencontrent les militaires belges chargés de la formation et de l'entraînement de la nouvelle armée de la RDC.

Oiseaux rares à Melsbroek



Ilyushin-62M (enregistrement RA-86559): le Président russe Poutine a atterri le 3 octobre et a été accueilli par le Roi Albert II. En route vers Londres pour un sommet entre l'UE et la Russie, il a fait une halte en Belgique pour inaugurer "Europalia 2005 La Russie".



Airbus A-310 des Açores: Le Président portugais J. Sampaio est arrivé le 18 octobre dans notre pays une visite d'état de 3 jours.

Airbus A-310 van Azores: op 18 oktober komt de Portugese president J. Sampaio aan in ons land voor een driedaags staatsbezoek.



In het kader van "Open Skies" komen in oktober een Saab-340 van de Zweedse Luchtmacht en een Andover HS-748 van de RAF om Belgische militaire installaties te fotograferen.



Dans le cadre de l'opération "Open Skies", un appareil Saab-340 de la Force Aérienne suédoise et un Andover HS-748 de la RAF sont arrivés en octobre pour photographier les installations militaires belges.

Axel Vermeesch

Traduction : P. Buyse, M-C Lybaert et C. Waterkeyn

Leden schrijven ons | Des membres nous écrivent

Ghislaine Dubois-Buekenhoudt: Felicitations
«Félicitations, vos périodiques sont superbes!»

Philip Alliet: Een naslagwerk

«Oakota News wordt steeds beter; mijn welgemeende felicitaties aan de ganse redactieploeg. Een heel mooi naslagwerk is het geworden. Waarlijk gefeliciteerd!»

Valentin Kenens: Mutaties van vliegtuigen 1945-1960

Met de bedoeling zijn studie "Mutaties van vliegtuigen" te vervolledigen voor de periode 1945-1960 vraagt Valentin Kenens (Sint Job 3, 3990 Peer, tel 011-611512) oudgediensten die vlogen of werkten op de hierna volgende types, contact met hem te willen opnemen: Dominie, Dakota, Anson, Oxford, Practor, Auster en C-119F.

Michel Huart: De luchtvaart in Congo

In het vooruitzicht van een publicatie verzamelt Michel Huart sedert enkele jaren zoveel mogelijk informatie, getuigenissen, foto's en artikels over de burgerlijke en militaire luchtvaart in Congo/Zaïre van 1960 tot heden: FATAc, FAC, WIGMO, AIR CONGO, AIR BROUSSE, en andere. Alle geleende documenten worden snel behandeld en teruggegeven!

Contact: Blijde Inkomststraat 113, B-1830 Machelen, tel: 02-2511262, michel.huart@pandora.be.

Michel Huart: Opzoeken FATAc

- Zoekt in welk jaar en maand de twee DC-3 toestellen (registratie: 9TPKA en 9TPKE) door de FATAc in dienst genomen werden? Wie kan hem deze informatie bezorgen?
- Enkele Belgische piloten hebben gevlogen met de Beech

Ghislaine Dubois-Buekenhoudt: Félicitations
«Félicitations, vos périodiques sont superbes!»

Philip Alliet: Ouvrage de référence

«Oakota News devient de plus en plus intéressant, c'est devenu un ouvrage de référence. Toutes mes félicitations pour l'excellent travail de l'équipe de rédaction».

Valentin Kenens: Mutations d'avions 1945-1960

Pour compléter son étude «Mutations d'avions» pour la période 1945-1960, monsieur Valentin Kenens (Sint Job 3, 3990 Peer, tel 011-611512) de mande aux anciens du 15 Wing, ayant volé ou travaillé sur les types d'avions ci-dessous, de prendre contact avec lui: Dominie, Dakota, Anson, Oxford, Practor, Auster en C-119F.

Michel Huart: L'Aviation au Congo

Dans l'intention de publier un livre, Michel Huart collecte depuis plusieurs années un maximum de renseignements, témoignages, photos et articles concernant l'aviation civile et militaire au Congo/Zaïre de 1960 à nos jours: FATAc, FAC, WIGMO, AIR CONGO, AIR BROUSSE, et autres). Tout document prêté, sera traité avec soin et rapidement restitué.

Contact: Blijde Inkomststraat 113, B-1830 Machelen, tel: 02-2511262, michel.huart@pandora.be.

Michel Huart: Recherches FATAc

- Cherchez les dates de mise en service auprès de la FATAc des deux DC-3 immatriculés 9TPKA et 9TPKE.
- Quelques pilotes belges ont volé le Beech Trigear N9599Z de Mobutu, entré en service le 23 novembre 1964. Ouand



Trigear N9599Z van Mobutu, in dienst genomen vanaf 23 november 1964. Wanneer kreeg dit toestel 9T-BHA als registratie: 1965, 1966 of 1967. Was het toestel ooit geregistreerd als 9T-MJD (MJD voor Mobutu Joseph), zoals vermeld in de verkoopakte en op de factuur van Air Brousse? Zijn C-47 was 9T-JMD, later 9T-MSS. Wie kan hierin klarheid brengen?

- Contact: Blijde Inkomststraat 113, B-1830 Machelen, tel: 02-2511262, michel.huart@pandora.be.

Willy De Bruycker: C-119 stort neer in Veckershagen

Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat de schrijver van het artikel "Een C-119 stort neer in Veckershagen" in het nummer 32 zich vooral gebaseerd heeft op "horen zeggen" of iets dergelijks.

Alhoewel het reeds 40 jaar geleden gebeurde, kan ik mij nog enkele details herinneren. Oe DZ officier was adjudant Marcel Engelen van de compagnie Rav Air. Oe radio-operatoren van de para-commando's waren sergeant Edmond Didden op de basis Guttersloh en ik zelf op de DZ. Wij waren beide bij het Training Centrum van de para's in Schaffen en hadden vele jaren ervaring in de specialiteit radio-telegrafist als klas 111.

Bij die bewuste operatie heb ik zelf de QFE berekend aan de hand van de vereiste tabel. Dit wordt normaal gedaan door iemand van de weerkundige dienst van de Luchtmacht. Maar ik herinner mij dat gezien de aard van de opdracht er niemand van die dienst aanwezig was. Was er toen misschien reeds sprake van besparingen? Ik bespaar u de details van de omstandigheden waarin ik die dag als radio-operator moest werken.

Ik gaf de laatste nodige gegevens voor de drop door aan de boordcommandant van het eerste vliegtuig CP-19 tijdens de vlucht naar de DZ. Oe boordcommandant herhaalde de gegevens en bevestigde de goede ontvangst ervan. Daarna hadden wij geen enkel contact meer. Het tweede vliegtuig CP-1B voerde daarna zijn geplande dropping uit, nadat ook deze de juiste gegevens van mij ontvangen had.

Het is echter fout te beweren dat "Oe soldaten op de grond horen het lawaai en zien het vuur ...". Pas na het ochtendgloren ben ik samen met adjudant Engelen naar de plaats geweest waar de CP-1B was neergestort. Sergeant Didden en ik hebben pas onze eenheid mogen vervoegen nadat we in Duitsland door een onderzoekscommissie ondervraagd werden.

PS: Ik was ook radio-operator op de DZ toen het ongeval met een C-119 in Detmold zich voordeed op 23 juni 1963. Van 1969 tot 197B was ik sprongonderrichter (dispatcher) in het opleidingscentrum van Schaffen.

Antwoord van de redacteur:

Uw bericht met commentaar op het artikel "C-119 stort neer te Veckershagen", gepubliceerd, in ons laatste nummer, heeft onze volle aandacht genoten. Het artikel werd door mij geschreven gebaseerd op documenten (o.a. het onderzoek gemaakt in de schoot van de 15 Wing) en enkele krantenartikels uit het archief van het Documentatiecentrum van de 15 Wing. Uw bericht geeft bijkomende informatie die ons onbekend was, waarvoor onze dank. Wij twijfelen er niet aan, dat u op die bewuste dag de juiste QFE berekende en aan de bemanningen door gaf; wat niet wegneemt dat de mogelijkheid bestaat dat een bemanningslid zijn hoogtemeter in de cockpit verkeerd kan instellen.

cet appareil fut-il réimmatriculé 9T-BHA: 1965, 1966 ou 1967?. A-t-il porté l'immatriculation 9T-MJD (MJD pour Mobutu Joseph Désiré) comme spécifié dans l'acte de vente et sur la facture d'Air Brousse?. Son C-47 était le 9T-JDM, devenu plus tard 9T-MSS.

- Contact: Blijde Inkomststraat 113, B-1830 Machelen, tel: 02-2511262, michel.huart@pandora.be.

Willy De Bruycker: Un C-119 s'écrase à Veckershagen

Je ne peux pas m'empêcher de croire que l'auteur de l'article "Un C119 s'écrase à Veckerhagen" dans le numéro 32. s'est basé sur des "on dit" ou des rumeurs similaires.

Bien que cet accident se soit passé il y a quarante ans, je peux encore me remémorer quelques détails. L'officier DZ était l'adjudant Marcel Engelen de la Cie Rav Air. Les opérateurs radio des commandos étaient le sergent Edmond Didden sur la base de Guttersloh et moi-même sur la DZ. Nous appartenions tous deux du Centre d'Entraînement Para de Schaffen et avions de nombreuses années d'expérience en tant que spécialistes radio-télégraphistes en tant que classe 111.

Le jour de l'opération en question j'ai moi-même calculé le QFE sur base des tableaux en vigueur. Ceci est normalement effectué par quelqu'un du service météorologique de la Force Aérienne. Cependant, je me rappelle qu'étant donné le caractère spécifique de la mission, il n'y avait personne de ce service présent sur le terrain. Y aurait-il déjà été question d'économies?

Je vous passe les détails sur les circonstances dans lesquelles je me suis retrouvé à devoir travaillé ce jour là comme opérateur radio.

J'ai donc transmis au commandant de bord du premier avion CP-19 les données nécessaires au parachutage pendant qu'il effectuait son approche vers la DZ. Le Commandant de bord a répété les données et a confirmé leur bonne réception. Ensuite nous n'avons plus eu aucun contact. Le deuxième avion CP-1B a effectué ensuite son largage prévu après avoir reçu de moi également les mêmes données.

C'est une erreur d'affirmer que: "les soldats au sol ont entendu le bruit et vu les flammes, etc ...". Ce n'est que le lendemain à l'aube que je me suis rendu avec l'adjudant Engelen sur les lieux où le CP-1B s'était écrasé. Le sergent Didden et moi-même n'avons pu rejoindre notre unité qu'après avoir été interrogé en Allemagne par une commission d'enquête.

PS: J'étais aussi opérateur-radio sur la DZ le 23 juin 1963, quand il y a eu l'accident du C-119 à Detmold. Oe 1969 à 197B j'étais instructeur de saut (dispatcher) au centre d'entraînement à Schaffen.

Réponse du rédacteur:

Votre note avec commentaire concernant l'article "Un C-119 s'écrase à Veckershagen", paru dans notre dernier numéro, a retenu toute notre attention. L'article en question, dont je suis l'auteur, est basé sur des documents (e.a. l'enquête au sein du 15 Wing) et quelques articles de presse provenant des archives du Centre de Documentation du 15 Wing. Votre écrit donne de l'information supplémentaire, ce dont nous vous remercions. Nous ne mettons pas en doute que, le jour en question, vous ayez correctement calculé et transmis le QFE à l'équipage; ce qui n'exclut pas que la possibilité existe que dans le cockpit un membre d'équipage puisse régler erronément son altimètre.