



# NEWS

N° 37, December 2006  
Decembre



**SOS C-119**

**70 Years DC-3**

**15 Wing & Antarctica**

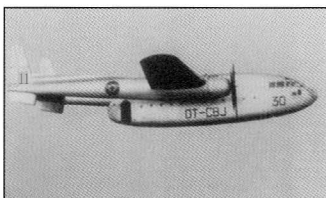
# Dakota News



## Inhoud

## Sommaire

- Blz 3 Editoriaal
- Blz 4 Dakota Flash
- Blz 7 SOS C-119 boven de Sahara
- Blz 15 2006: de DC-3 Dakota zeventig jaar in dienst
- Blz 20 De 15 Wing en de Belgische expedities in Antarctica
- Blz 26 15 Wing vandaag



- P3 Editorial
- P4 Dakota Flash
- P7 SOS C-119 au-dessus du Sahara
- P15 2006: le DC-3 Dakota septante ans en service
- P 20 Le 15 Wing et les expéditions belges en Antarctique
- P 26 Le 15 W aujourd'hui

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 Hadermann, Marie-Christine en Paul Buyse

**Foto's**: Jacques Van Hyfte

**Druk**: Boone-Roosens, Lot

**Verantwoordelijke Uitgever** : Axel Vermeesch

### Adres:

Dakota - 15 Wing Luchttransport  
Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek  
Tel: (02) 752 46 50 Fax: (02) 7524651

**e-mail**: [dakota\\_melsbroek@skynet.be](mailto:dakota_melsbroek@skynet.be)  
[dakota\\_archives@skynet.be](mailto:dakota_archives@skynet.be)

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" : € 15 te storten op rekening nr. 438-1064121-48 van de VZW (deze bijdrage geeft recht op DAKOTA NEWS)

**Website Air Comp.** : [http://www.mil.be/air\\_comp](http://www.mil.be/air_comp)

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 Hadermann, Marie-Christine et Paul Buyse

**Photos** : Jacques Van Hyfte

**Imprimerie** : Boone-Roosens, Lot

**Editeur responsable** : Axel Vermeesch

### Adresse:

Dakota - 15 Wing Transport Aérien  
Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek  
Tél : (02) 7524650 Fax: (02) 7524651

**e-mail**: [dakota\\_melsbroek@skynet.be](mailto:dakota_melsbroek@skynet.be)  
[dakota\\_archives@skynet.be](mailto:dakota_archives@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 Camp.** : [http://www.mil.be/air\\_camp](http://www.mil.be/air_camp)



**B**ij de verhuis van ons DAKOTA centrum van de zolder in blok 3 naar onze huidige locatie in april 2005 vond onze hoofdredacteur een brief van Maurice Drehsen verstuurd aan kolonel Jo Huybens op 8 mei 2003. Deze brief was de aanleiding voor de opzoekingen die leidden naar het hoofdartikel in dit nummer: "SOS C-119 boven de Sahara". Dit artikel geeft een interessante terugblik op twee ernstige incidenten in vlucht boven Afrika, die door de beroepsbekwaamheid van de bemanningen tot een goed einde gebracht werden.

Dat de Dakota DC-3 of C-47 een legendarisch vliegtuig is weten de meeste van onze leden wel. Reeds in het allereerste nummer van DAKOTA News in 1995 schrijft onze stichter Jo Huybens een kort artikel over dit toestel in de Belgische Luchtmacht, later verschenen nog vijf artikels over dit toestel. Toch vond de redactie raad het gepast om bij de zeventigste verjaardag van de eerste dienstneming van de Dakota DC-3 nog een artikel te publiceren geschreven door onze hoofdredacteur met vermelding van een uitgebreide bibliografie.

Aan de vooravond van een nieuw Belgisch Zuidpoolavontuur, werpt Jean-Claude Heurter een terugblik op de bijdrage van de 15 Wing aan de Belgische expedities in Antarctica" in de jaren zestig.

Uit de rubriek "DAKOTA Flash" blijkt alweer dat ons centrum heel wat bezoekers mocht ontvangen en deel nam aan verschillende activiteiten. Om al onze activiteiten op een goede manier te kunnen verder zetten hebben wij versterking nodig. Daarom richten wij langs deze weg een dringende oproep tot personen die het DAKOTA vrijwilligersteam willen vervoegen.

In de rubriek "De 15 Wing vandaag" leggen we de nadruk op de prijs "Challenge Etienne Dufosse" en de grote militaire oefening "Quick Response" die in september in gans ons land plaats vond en waaraan bemanningen van de 15 Wing hun steentje bijdroegen.

Meer dan 140 leden en sympathisanten namen deel aan ons gezellig avondfeest op 20 oktober 2006. Wij danken hen hiervoor van harte en voelen ons hierdoor gesteund om DAKOTA verder uit te bouwen. Wij blijven rekenen op jullie en hopen dat allen in de toekomst lid zullen blijven van onze vereniging. Wie weet, voelen enkele zich niet geroepen om als vrijwilliger actief met ons verder te werken? Ze zijn van harte welkom!

Tenslotte wensen wij u en uw familie namens het ganse DAKOTA team een vreugdevolle eindejaarsperiode en het allerbeste voor het nieuwe jaar 2007. We hopen van harte u en uw vrienden in ons DAKOTA documentatiecentrum in de loop van het jaar te mogen ontmoeten.

René Hoeben  
Voorzitter

**C**'est à l'occasion du déménagement, en avril 2005, de notre centre DAKOTA du grenier du bloc 3 vers notre local actuel que notre rédacteur en chef découvrit une lettre datée du 8 mai 2003 de Maurice Drehsen au colonel Jo Huybens.

Cette lettre est à l'origine des recherches dont découle l'article principal de ce numéro "SOS C-119 au-dessus du Sahara". Cet article nous rappelle les deux incidents graves survenus en vol au-dessus de l'Afrique et qui furent menés à bonne fin grâce aux compétences professionnelles des équipages.

La plupart de nos membres savent que le Dakota DC-3 ou C-47 est un avion légendaire. Déjà dans le premier numéro de DAKOTA news notre fondateur Jo Huybens écrivait un article sur le rôle de cet avion dans la Force Aérienne beige, suivi de cinq articles ultérieurs dans des numéros suivants.

Toutefois, à l'occasion du septantième anniversaire de la première mise en service du Dakota DC-3, le comité de rédaction a estimé qu'il était approprié de publier un nouvel article rédigé par notre rédacteur en chef et mentionnant la vaste bibliographie sur ce sujet.

A l'aube d'une nouvelle aventure beige antarctique, Jean-Claude Heurter jette un regard en arrière pour rappeler la participation du 15 Wing aux expéditions belges en Antarctique.

Notre rubrique "DAKOTA Flash" nous signale à nouveau que notre centre a accueilli de nombreux visiteurs et participé à différentes activités. Afin de pouvoir poursuivre et mener à bien toutes nos activités, nous avons besoin de renfort. C'est pourquoi nous profitons de l'occasion pour lancer un appel urgent à toutes les personnes qui souhaiteraient rejoindre l'équipe des bénévoles DAKOTA.

Dans notre rubrique "Le 15 Wing aujourd'hui", nous mettons l'accent sur le prix «Challenge Etienne Dufosse» et le grand exercice militaire "Quick Response" qui s'est déroulé durant le mois de septembre dans tout le pays et auquel contribuèrent des équipages du 15 Wing.

Plus de 140 membres et sympathisants ont participé à notre soirée du 20 octobre 2006. Nous les en remercions de tout cœur et nous nous sentons à nouveau motivé à poursuivre le développement de DAKOTA! Nous comptons sur vous et espérons que vous tous resterez encore longtemps parmi nos membres. Peut-être certains d'entre vous se sentent-ils appelés à nous rejoindre dans notre travail de bénévoles? Vous êtes les bienvenus!

Pour terminer, nous vous souhaitons au nom de toute l'équipe DAKOTA de joyeuses fêtes de fin d'année et une excellente année 2007. Puisse cette nouvelle année nous donner l'occasion de vous accueillir, ainsi que vos amis, dans notre centre DAKOTA.

René Hoeben  
Président



Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

## Bezoekers in ons DAKOTA Documentatiecentrum

Zoals aangekondigd in onze vorige DAKOTA Flash kregen wij sinds september opnieuw meer bezoekers over de vloer. Alle voorziene septemberbezoekers gingen door, in oktober ontvingen wij onder andere het Willemsfonds van Turnhout, het eenheidsfront van Ronse, de Anciens van Zellik, enz.. Begin december verwachten wij het jaarlijks bezoek van Sint Niklaas met zijn gevolg.

## Jaarlijks ledenfeest

Op vrijdagavond 20 oktober genoten 149 leden en sympathisanten (die wij danken voor hun kameraadschappelijke aanwezigheid) van ons traditioneel (en lekker!) Breugelfestijn. Wij danken hierbij eveneens nogmaals de 15e Wing en het Mess personeel voor hun gewaardeerde samenwerking en steun, zonder de persoonlijke en volledige inzet van onze eigen medewerkers en sponsors te vergeten.



## Fête des membres annuelle

Le vendredi soir, 20 octobre, 149 membres et sympathisants (que nous remercions pour leur présence amicale) ont assisté à notre traditionnel (et appétissant!) festin Breughelien. Nous remercions une nouvelle fois le 15e Wing et le personnel du Mess pour leur soutien et leur coopération apprécié, sans oublier le dévouement personnel et complet de nos propres collaborateurs et sponsors.

## Tentoonstelling te Koekelberg

Van 26 oktober tot 8 november verleende de v.z.w. DAKOTA haar medewerking aan de tentoonstelling "Onze cracks onder de Belgische vliegeniers". Dit eerbetoon aan de Belgische militaire piloten van de twee wereldoorlogen werd georganiseerd door de gemeenteraad en de Koninklijke Vereniging van Oud-strijders van Koekelberg. Samen met andere musea en/of verzamelaars stelden wij er talrijke foto's, voorwerpen, documenten en boeken uit onze rijke collectie ten toon. Tijdens de plechtige opening op 26 oktober konden onze vertegenwoordigers J. Ackermans en C. Pittoors vaststellen dat onze inbreng door de bezoekers zeer gesmaakt werd.

## Visiteurs dans notre Centre de documentation DAKOTA

Comme annoncé dans notre DAKOTA Flash précédent, nous avons, depuis septembre, de nouveau reçu plus de visiteurs: toutes les visites prévues pour septembre ont eu lieu et en octobre, nous avons reçu entre autres le Willemsfonds de Turnhout, le Eenheidsfront de Ronse, les Anciens de Zellik, etc. Début décembre nous attendons la visite annuelle de Saint Nicolas avec sa suite.

## L'exposition à Koekelberg

Du 26 octobre jusqu'au 8 novembre, l'a.s.b.l. DAKOTA a apporté sa collaboration à l'exposition "Nos cracks parmi les Aviateurs Belges". Ce tribut aux pilotes militaires Belges des



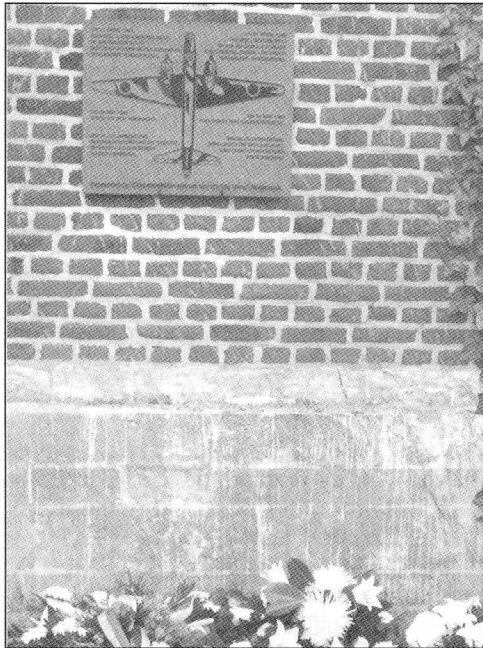
deux guerres mondiales a été organisé par le conseil communal et l'Association Royale des Anciens-Combattants de Koekelberg. Avec d'autres musées et/ou collectionneurs, nous y exposons de nombreuses photos, objets, documents et livres de notre riche collection. Au cours de l'ouverture solennelle le 26 octobre, nos représentants, J. Ackermans et C. Pittoors ont pu constater que les visiteurs ont beaucoup apprécié notre contribution.

## 11 November viering

Naar jaarlijkse gewoonte vertegenwoordigde J. Ackermans onze DAKOTA op de 11 november viering in Nieuwrode, en legde er in onze naam, en in naam van onze RAF vrienden, een bloemstuk neer aan de gedenksteen van de crashlanding, op 21 april 1945, van een Wellington van 69 Sqn, toen gestationeerd in Meisbroek.

## Célébration du 11 novembre

Comme de coutume, le 11 novembre, J. Ackermans a représenté notre DAKOTA à cette célébration à Nieuwrode, et y a déposé, en notre nom et au nom de nos amis de la RAF, une gerbe à la pierre commémorative du crashlanding, le 21 avril 1945, du Wellington de la 69 Escadrille, alors stationnée à Meisbroek.



R. Deneve beantwoordde eveneens, op dezelfde manier, de uitnodiging van het gemeentebestuur van Liedekerke.

#### **Old Timers 15 Wing Herdenkingsplechtigheid**

Op zaterdag 18 november ging de jaarlijkse "Old Timers Remembrance Day" door. Padre M. Lateur leidde de ingetogen misviering, en nadien legden vertegenwoordigers van 15 Wing, Old Timers, Ere-Korporaals en DAKOTA v.z.w. hun bloemstuk neer aan het monument voor de overleden vliegers van de 15e Wing. Na de "Last Post" gingen wij dit keer niet naar "onze eigen" Mess, maar moesten wij uitwijken naar het "Nato Staff-Center", voor de aansluitende receptie en middagmaal.

#### **Uitbreiding van het DAKOT A Documentatiecentrum**

De vroegere "Bar Onderofficieren" werd onlangs eveneens ter beschikking gesteld van onze v.z.w. Het lokaal werd gedeeltelijk opgefrist door Jean Dries en zijn team, en zelfs reeds gebruikt tijdens enkele gelegenheden.

Toch willen wij deze infrastructuur nog beter aan onze behoeften en werking aanpassen om zo onze collectie over de 15e Wing nog beter tot haar recht te laten komen. We hopen deze bijkomende ruimte in 2007 permanent in gebruik te kunnen nemen.

#### **Nieuwe boeken in onze bibliotheek**

Wij hebben onze boekencollectie aangevuld met "Luchtstrijdkrachten België". In dit boek geeft Daniël Brackx een overzicht van alle vliegtuigtypes die sinds Wereldoorlog II in Belgische dienst waren of zijn. Elk afzonderlijk toestel wordt vermeld met registratie, datum in/uit dienst, smaldeel, enz ...

#### **Onze VZW heeft dringend versterking nodig!**

Wij hebben meer (en jongere!) medewerkers nodig om het voortbestaan van ons DAKOTA documentatiecentrum te verzekeren. Wij zoeken dan ook enthousiastelingen die zich geroepen voelen om met ons team vrijwilligers samen te werken, in ons archief, in ons museum, in de redactie of als correspondent van DAKOT A News. De meer technisch aangelegde geïnteresseerden kunnen met onze vrijwilligers van de sectie "Restore Boxcar" onze vliegtuigen toonbaar houden. We hebben u nodig! U bent van harte welkom! Kennis van de 15 Wing is niet vereist!

R. Deneve a également et de la même manière, répondu à l'invitation de la municipalité de Liedekerke.

#### **Cérémonie de Commémoration Old Timers 15 Wing**

Le samedi 18 novembre, le "Old Timers Remembrance Day" annuel a eu lieu. Le Padre M. Lateur a célébré une messe intime. Ensuite, les représentants du 15e Wing, des Old Timers, des Caporaux d'Honneur et de l'a.s.b.l. DAKOTA ont déposé leur gerbe au monument en mémoire des aviateurs défunts du 15e Wing. Après le "Last Post", cette fois-ci, nous ne nous dirigeons pas vers « notre propre Mess » mais nous devons nous divertir vers le « Nato Staff-Center », pour la réception et le diner traditionnel.

#### **L'extention du Centre de Documentation DAKOT A**

L'Ancien « Bar Sous-Off », lui aussi, a récemment été mis à la disposition de notre a.s.b.l. Le local a déjà été rafraîchi partiellement par Jean Dries et son équipe, et a même déjà été utilisé à l'occasion de quelques activités.

Pourtant, nous voulons, mieux encore, adapter cette infrastructure à nos besoins et à notre fonctionnement pour ainsi améliorer la mise en valeur de notre collection au sujet du 15e Wing. Nous espérons pouvoir utiliser cet espace complémentaire de façon permanente à partir de 2007.

#### **Nouveau livre dans notre bibliothèque**

Nous avons enrichi notre collection de livres avec «Luchtstrijdkrachten België». Dans ce livre, Daniël Brackx donne un aperçu de tous les types d'avions militaires qui, depuis la deuxième Guerre Mondiale, ont été ou sont toujours utilisés en Belgique. Chaque appareil individuel est mentionné avec son enregistrement, sa date de mise en service/retrait, l'escadrille, ...

#### **Notre a.s.b.l. a un besoin urgent de renforcement!**

Il nous faut plus (et de plus jeunes!) collaborateurs pour assurer la continuité de notre centre de documentation DAKOT A. Nous recherchons donc des enthousiastes qui ont envie de collaborer avec notre équipe de volontaires, dans nos archives, dans notre musée, dans la rédaction ou comme correspondant du DAKOTA News. Ceux qui s'intéressent plutôt à la mécanique peuvent renforcer notre équipe de techniciens de la section «Restore Boxcar» pour maintenir nos avions présentables. Nous avons besoin de vous, et vous êtes de tout coeur le bienvenu ! Une connaissance du 15e Wing n'a pas indispensable !

«Snapshots tussen hemel en aarde»  
Rik Hollanders heeft enkele van zijn beste herinneringen aan zijn lange loopbaan als loadmaster-steward op C-130 gebundeld in de brochure «Snapshots tussen hemel en aarde».

Deze merkwaardige en mooi geïllustreerde uitgave wordt te koop aangeboden in ons DAKOTA centrum voor 6 Euro.

De VZW DAKOTA dankt:

De Firma ALPHEIOS, voor schenking van de schoonmaakprodukten gedurende het ganse jaar 2006.

Joris Van Imschoot, officier Zeemacht b.d., die ons een kopij bezorgde van het boek "Lonley Warrior, the journal of Battie of Britain fighter pilot Jean Offenberg, DFC", gepubliceerd te Londen in 1956.

Frederic Ghaye, voor de waardevolle schenking van verschillende interessante oorlogssouvenirs, documenten uit de RAF en de vluchtenboeken van grootvader Georges Van Steenkiste (alias "Toutou") die "gunner" was in de RAF van 1943 tot 1945 en boord radio in de 15 Wing van 1955 tot 1966, op DC-3, DC-4 en DC-6.



« Snapshots entre ciel et terre »

Rik Hollandais a réuni quelques-uns de ses meilleurs souvenirs à sa longue carrière comme steward loadmaster sur C-130 dans la brochure "Snapshots entre ciel et terre". Cette édition remarquable et bien illustrée est offerte dans notre DAKOTA Centre pour 6 euros.

L'a.s.b.1. DAKOTA remercie:

La firme ALPHEIOS, pour la fourniture du matériel de nettoyage pendant toute l'année 2006.

Joris Van Imschoot, officier e.r.de la Force Navale, qui nous a procuré une copie du livre "Lonley Warrior, the journal of Battie of Britain fighter pilot Jean Offenberg, DFC", publié à Londres en 1956.

Frederic Ghaye, pour la donation précieuse de différents souvenirs de guerre intéressants, de documents de la RAF et des carnets de vol de son grand-père, Georges Van Steenkiste (alias "Toutou"), qui fut "gunner" dans le RAF de 1943 jusqu'en 1945 et radio de bord au 15e Wing de 1955 jusqu'en 1966.

## Onze leden schrijven ons

Samengesteld door Axel Vermeesch

June en Dudley Ford (ancien RAF gestationeerd in Meisbroek in 1945): "Wij hopen dat alles vlot zal verlopen op jullie jaarlijks ledenfeest in oktober. Wij wensen te benadrukken dat wij wegens onze zwakke gezondheid dit jaar niet aanwezig kunnen zijn. Wij verzoeken u onze vriendelijke groeten over te maken aan alle bekenden en wensen jullie verder alle succes toe. Blijf met ons in contact aub!".

Serge Verbeeck: "Zoals altijd was ook DAKOTA News nr 36 weer de moeite waard. Ik vraag mij nu reeds af wanneer het nr 37 in mijn brievenbus zal steken, moest de inhoud maar middelmatig interessant zijn zou het mij niet kunnen schelen wanneer DAKOTA News in mijn brievenbus steekt. Een bewijs dat jullie goed zitten. Ik durf stellen dat jullie in ons land een boeiend tijdschrift afleveren!".

"In antwoord op de oproep om informatie over de C-119F in DAKOTA News nr 36, kan ik u meedelen dat ik beschik over de volledige geschiedenis van alle toestellen van bouw tot verwerking tot schroot. Feitelijk mogen jullie mij alles vragen over de C-119 toestellen van de 15 Wing".

## Nos membres nous écrivent

Rédigé par Axel Vermeesch

Traduit par Marie-Christine Lybaert et Paul Buyse

June en Dudley Ford (ancien membre d'équipage de la RAF, stationné à Meisbroek en 1945): "Nous espérons que tout se déroulera de façon satisfaisante à votre réunion annuelle des membres DAKOTA qui se tient au mois d'octobre. Nous tenons à souligner que cette année nous ne pourrions pas assister à cette réunion à cause de l'état affaibli de notre santé. Nous vous prions de bien vouloir remettre nos salutations amicales à toutes nos connaissances et nous vous souhaitons tout le succès possible pour le futur. S'il vous plaît, restez en contact avec nous!".

Serge Verbeeck: "Comme chaque fois d'ailleurs, le DAKOTA News no 36 en valait la peine. Déjà maintenant je me demande quand le prochain numéro tombera dans ma boîte aux lettres. Si le contenu n'était que d'intérêt moyen, il me serait indifférent de savoir quand le DAKOTA News me serait remis. Ceci prouve que vous êtes dans la bonne voie. J'ose affirmer que vous présentez à notre pays un magazine captivant!".

"En réponse à votre appel dans le no 36 ou vous demandez de plus amples informations concernant le C-119F, je puis vous dire que je dispose de l'historique de tous les appareils et ceci depuis leur construction jusqu'à leur réduction en mitraille. En fait vous pouvez me demander n'importe quoi concernant les appareils C-119 du 15 Wing."

### Lidgeld voor 2007

Het DAKOTA team dankt u voor uw gewaardeerde steun die onmisbaar is voor het voortbestaan en de verdere uitbouw van ons project..

Wij vragen u dan ook uw bijdrage van 15 Euro voor 2007 te willen overmaken op ons rekeningnummer 438-1064121-48. Wij danken u bij voorbaat..

### Cotisation 2007

L.:équipedu DAKOTA vous remercie pour votre soutien apprécié, qui est indispensable pour la continuité et le développement futur de notre projet.

Nous vous demandons donc de bien vouloir virer 15 Euros comme contribution pour 2007 sur notre numéro de compte 438-1064121-48. Nous vous remercions d'avance.



Vijftig jaar geleden:

Il y a cinquante ans:

# SOS C-119 BOVEN OE SAHARA

door Axel Vermeesch

Vanaf 1950, na de oprichting van de Belgische basis in Kamina (BAKA) in de provincie Katanga van Belgisch Congo, voerde de 15 Wing heel wat vluchten uit met DC-3, DC-4, DC-6 en C-119 toestellen tussen het moederland en haar kolonie. Tweemaal echter geraakte een C-119 in ernstige moeilijkheden boven de Sahara. Hierdoor diende er zoveel mogelijk van de lading uit de vliegtuigen afgeworpen te worden om bemanning en vliegtuig te redden.

Het eerste incident deed zich voor rond half 1956 op een vlucht van Tripoli (Libië) naar Kano (Nigeria). De boordcommandant was commandant André Donckier. Het tweede incident gebeurde ongeveer een jaar later op een vlucht van Kano naar Tripoli. De boordcommandant van deze C-119 was kapitein Roger Terrijn.

Een onlangs teruggevonden brief uit 2003 van de heer Maurice Drehsen, gericht aan kolonel Jo Huybens, zette ons aan tot opzoekingen betreffende beide incidenten. André Donckier belicht voor ons de meer technische kant van het incident, terwijl het relaas van Roger Terrijn er meer de menselijke kant van belicht. Maar uit beide getuigenissen blijkt vooral de grote beroepsbekwaamheid van de bemanningen.

## Brief uit 2003 van de heer M. Drehsen aan kolonel J. Huybens:

Kolonel,

Het is zo dat ik in 1957 een loopbaan als technisch officier bij de Belgische Luchtmacht beëindigd heb. Om ernstige medische redenen van mijn echtgenote had ik ontslag uit mijn functies gevraagd en bekomen. Op dat ogenblik was ik in rustverlof op de basis van Kamina. Ik ben daarna bij de SABENA gegaan als ingenieur om er een tweede loopbaan te doorlopen.

Het is ook zo dat als gevolg van motorproblemen met een C-119 mijn bagage samen met de volledige lading uitgeworpen werd boven de woestijn. Ik heb geen enkele indicatie van de juiste datum van dit gebeuren dat zich situeert tussen april en juni 1957. Een vurig enthousiast van de woestijn, de heer Joëden de Mannheim, heeft mij na twee jaar zoeken gevonden. Hij had namelijk in de woestijn een kist gevonden met

# SOS C-119 AU-DESSIJS OU SAHARA

par Axel Vermeesch

traduit par Isabelle et Léon Hadermann

Partir de 1950, après la fondation de la base beige de Kamina (BAKA) située dans la province du Katanga au Congo Beige, le 15 Wing effectua de nombreux vols en DC-3, DC-4, DC-6 et C-119 entre la mère patrie et sa colonie.

A deux reprises, un C-119 rencontra de sérieuses difficultés au-dessus du Sahara et fut contraint de larguer un maximum de sa cargaison afin de sauver l'équipage et l'avion.

Le premier incident se produisit mi-1956 sur un vol de Tripoli (Libye) à Kano (Nigeria) opéré par le commandant André Donckier. Le second incident se produisit à peu près un an plus tard lors d'un vol de Kano à Tripoli effectué par le capitaine Roger Terrijn.

Un courrier de monsieur Maurice Drehsen au colonel Jo Huybens datant de 2003 nous a incité à effectuer quelques recherches sur ces deux incidents. André Donckier nous éclaire sur l'aspect technique du premier incident, tandis que le récit de Roger Terrijn révèle plus volontiers l'aspect humain du second incident. Mais une chose est certaine: ces deux témoignages reflètent le haut professionnalisme des équipages.

## Lettre de monsieur Maurice Drehsen au colonel aviateur Jo Huybens, datée du 8 mai 2003:

Mon Colonel,

1<sup>ère</sup> fait que j'ai achevé en 1957 une carrière d'officier technicien à la Force Aérienne Belge. J'ai demandé et obtenu démission de mes fonctions pour des raisons graves de santé de mon épouse. A cette époque, j'étais en congé de repos de la base de Kamina. Ensuite, je suis entré à la SABENA comme ingénieur ou j'ai accompli une deuxième carrière.

1<sup>1</sup> fait que mes bagages furent largués dans le désert suite à une panne de moteur d'un C-119. Je n'ai aucune indication de la date de cet incident qui se serait situé entre avril et juin 1957 et dont j'ai su à l'époque que la totalité de la cargaison avait été délestée.

Un passionné du désert, monsieur Joëden de Mannheim, a pu me retrouver après deux ans de recherches. Il avait trouvé dans le désert une caisse

mijn naam en adres op het deksel vermeld. Verder vond hij ook enkele kleine voorwerpen half begraven in het zand. Dat gebeurde op 15 februari 2001, meer dan 44 jaar na het incident met de G-119. Hij noteerde de GPS coördinaten van de vindplaats: N22°00'46.6" en E009°42'31".

Indien de informatie nog beschikbaar is had ik graag het volgende vernomen: de namen van de bemanningsleden, datum van het incident en immatriculatie van het vliegtuig.

Met hoogachtung en dank bij voorbaat,

(getekend) Maurice Drehsen.

Chemin du Cros 134, F-06190 Roquebrune-Cap Martin.

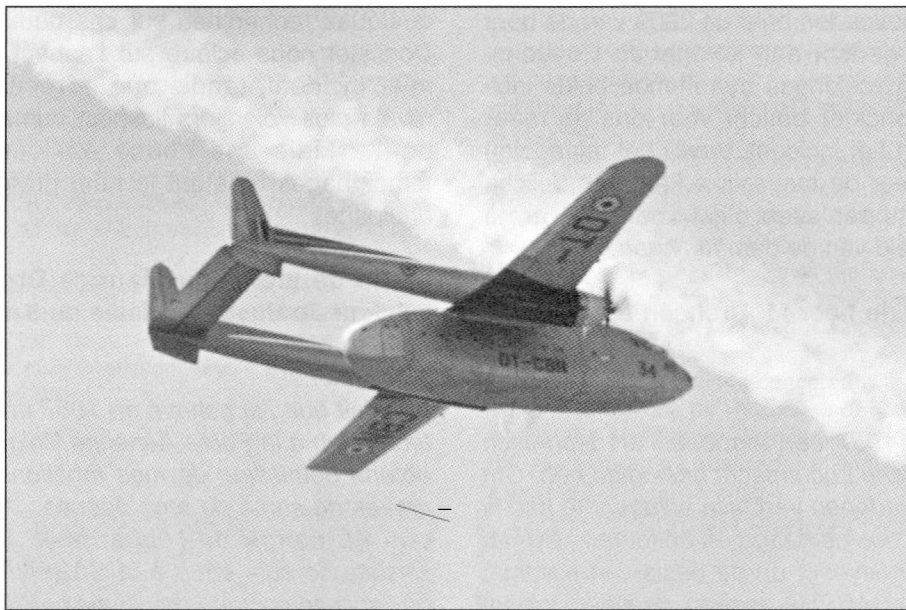
**Incident 1956, boordcommandant André Donckier aan het woord:**

Verschenen in: «Luchtmacht - Samenvatting vliegtuigongevallen, 2de trimester 1956»

Na het uitvoeren van alle nodige controles tijdens dewelke niets abnormaal vastgesteld werd, stijgen we op van het vliegveld van Idris (Tripoli) met bestemming Kano (Nigeria). Gezien de lange vluchtduur die zeven uur bedraagt en de goede weersomstandigheden, heeft ons toestel het maximaal toegelaten gewicht in vracht en brandstof aan boord.

Onze bemanning bestaat uit twee piloten, een navigator, twee boordradio's en een boordmechanicien. We bereiken onze voorziene vlieghoogte 10.000 voet, verminderen het vermogen van de motoren tot kruisregime en ik stel vast dat alle instrumenten hun normale waarden aanduiden. De navigator bevestigt dat het vliegtuig op de juiste koers zit en de boordradio meldt me dat hij een perfect contact heeft met Malta, het regionaal controlecentrum.

We overvliegen de Sahara reeds twee uur wanneer we plotseling drie harde knallen horen die de linker motor dooreenschudden. Onmiddellijk verrijk ik het benzinemengsel, denkend aan een vuiltje in de carburator, en overloop tegelijkertijd de indicaties van de motorinstrumenten. Iedereen is op zijn post en de veiligheidsgordels worden aangespannen. Enkele seconden later verrast ons een nieuwe, ditmaal nog hardere ontploffing en de linker torsiometer duidt een snel vermogenverlies aan. Op dat ogenblik beslis ik terug te keren naar Tripoli. De boordmechanicien, die terug-



komt terug met de boordradio, die terug-  
komt terug met de boordradio, die terug-

dont le couvercle portait mon nom et adresse, ainsi que quelques petits objets enfoués dans le sable. Gette trouvaille eut lieu le 15 février 2001, soit plus de 44 ans après l'incident. Les coordonnées relevées au GPS étaient N22°00'46.6" E009°42'31".

Si des informations sont encore disponibles, je serais très heureux de connaître l'équipage, la date de l'incident et l'immatriculation de l'avion.

Je vous remercie d'avance pour les informations et je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments très distingués,

(signé) Maurice Drehsen.

Chemin du Cros 134, F-06190 Roquebrune-Cap Martin

**Incident 1956, le commandant de bord André Donckier raconte:**

Paru dans: «Force Aérienne - Sommaire accidents d'aviation, 2ième trimestre 1956»

Après avoir fait toutes les préparations prévues et n'avoir rien trouvé d'anormal, nous décollons de la plaine d'Idris (Tripoli) à destination de Kano (Nigéria). Notre appareil emporte sa charge maximum permise tant en fret qu'en essence étant donné la longueur de l'étape qui, dans de bonnes conditions météorologiques, est de sept heures de vol.

Notre équipage se compose de deux pilotes, un navigateur, deux radios et un mécanicien. Nous atteignons 10.000 pieds, altitude de croisière prévue où je réduis les moteurs à leur régime normal et constate que tous les instruments me donnent des indications normales. Le navigateur me confirme que la route suivie par l'appareil est bien exacte, tandis que le radio de bord me signale son contact parfait avec Malta, le centre de contrôle régional.

Nous survolons le sable depuis deux heures, lorsque subitement trois détonations assez fortes secouent violemment le moteur gauche. Rapidement, j'enrichis les mélanges

d'essence croyant à une impureté dans le carburateur et fais cependant les mêmes lectures aux instruments des deux moteurs. Chacun est à son poste et reserre sa ceinture de sécurité. Quelques secondes plus tard, une nouvelle explosion plus forte nous surprend tandis que l'indicateur du torque gauche accuse une chute de puissance assez rapide. A ce moment, je décide de remettre le cap sur Tripoli. Le mécanicien revenant du



keert uit de laadruimte, meldt een belangrijk olieverlies langs de romp en er is rook die wijst op een begin van brand.

Onmiddellijk geven de instrumenten een verhoging van temperatuur en druk aan die ver boven normaal zijn. Vooraleer de brandblussers te gebruiken doe ik het nodige om de schroef in vaanstand te brengen. Deze komt binnen enkele seconden tot stilstand en ik haast me alle door de linker motor aangedreven elektrische apparaten af te zetten. Bijna gelijktijdig heb ik het vermogen van de rechtermotor opgevoerd tot hetgeen maximum in vlucht toegelaten is. Ik vraag de boordradio Malta te verwittigen van het uitvallen van een motor. De linkermotor koelt af en het vuur lijkt gedoofd. Onze snelheid is plots teruggevallen en nadert «de kritische snelheid op één motor». Ik probeer vermogen bij te winnen door de compressor te starten, zonder resultaat op deze hoogte, waardoor ik verplicht ben het vliegtuig te laten dalen om voldoende controle over de stuurorganen te behouden.

De navigator heeft onze juiste positie berekend en laat deze samen met een noodoproep door de boordradio telegrafisch doorseinen. Teneinde onze minimum snelheid te behouden ben ik verplicht hoogte te verliezen. Ik verhoog het vermogen van de rechtermotor tot hetgeen maximum is toegestaan bij het opstijgen. Doch dit kan niet lang volgehouden worden. Op dat ogenblik zijn we op één uur vliegen van Gat, een noodvliegveld in het midden van de woestijn dat echter omringd is door bergen tot een hoogte van 6.500 voet. Gezien ons hoogteverlies niet meer kan gestopt worden, zie ik af van deze uitwijkmogelijkheid.

Maar om Tripoli te bereiken moeten we heuvels van 3.500 voet overvliegen. De hoogtemeter duidt 8.500 voet aan. De instrumenten geven een daling aan van 300 à 500 voet per minuut, en de rechtermotor vibreert en warmt op. Ik moet het vermogen verminderen, zoniet krijgen we ook aan die kant problemen. Vijftien

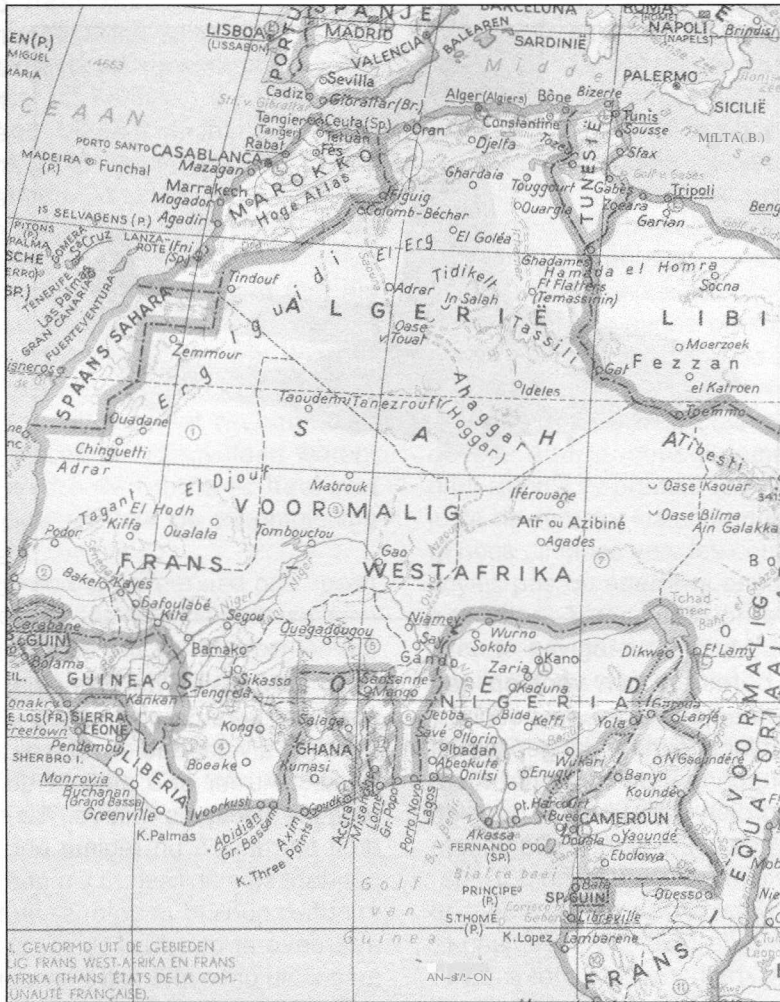
cargo avaragé une fuite d'huile importante le long du fuselage suivie de fumées témoignant un début d'incendie.

Immédiatement, les instruments me préviennent d'une augmentation de températures et pressions au delà des normes. Avant d'employer les extincteurs, j'active les pompes de mise en drapeau de l'hélice qui s'arrête en quelques secondes et m'empresse de couper tous les appareils électriques du moteur gauche. Presqu'en même temps j'ai poussé le moteur droit à sa puissance maximum permise en vol continu. Je fais prévenir l'ATC Malte par la radio de notre perte d'un moteur. Le moteur gauche se refroidit le feu semble enrayé. La vitesse est tombée brutalement pour atteindre «la vitesse critique sur un moteur». Je tente de regagner de la puissance en enclenchant le compresseur mais en vain à cette altitude et je suis contraint à laisser descendre l'avion pour maintenir un contrôle suffisant sur les commandes.

Le navigateur a établi notre position exacte que je fais transmettre en télégraphie ainsi qu'un message d'urgence. Afin de maintenir notre vitesse réduite, je suis obligé de perdre de l'altitude. J'augmente encore la puissance du moteur droit jusqu'au régime de décollage qu'il ne pourra conserver très longtemps. A ce moment, nous sommes à une heure de Gat, aéroport de secours au milieu du désert, entouré cependant de montagnes de 6.500 pieds. Je renonce à cette diversion vu notre perte d'altitude qui peut ne plus s'arrêter.

Malgré tout, pour rentrer à Tripoli nous devons survoler des collines de 3.500 pieds, l'altimètre indique 8.500 pieds. L'indicateur de descente varie entre 300 et 500 pieds par minute et le moteur droit vibre et chauffe, je dois le réduire sous peine d'avoir des ennuis également de ce côté.

A 15 minutes de la première explosion, déjà nous atteignons 8.000 pieds. J'ai le choix entre l'atterrissage forcé ou essayer de jeter par dessus bord le fret du cargo et ramener ainsi peut-être l'équipage et





minuten na de eerste ontploffing is het vliegtuig gedaald tot 8.000 voet.. Ik heb de keus tussen ofwel een noodlanding te maken ofwel al de overbodige vracht uit te werpen en Tripoli trachten te bereiken met het vliegtuig en zijn bemanning. Ik geef bevel aan de co-piloot, navigator, boordmechanici en de tweede boord radio om alle mogelijke kisten door de achterzijdeuren buiten te werpen. Het vliegtuig blijft nog dalen en ik ben verplicht eveneens het technisch materieel van het toestel te laten uitwerpen;

de andere vracht is te volumineus. De navigator loopt een versteking van de rechtervoet op en de boord radio krijgt een kist op de rechter knie en is daardoor buiten strijd. Na 45 minuten vlucht daalt het vliegtuig nog steeds. Het vermogen van de rechter motor moet nog verminderd worden daar de buitentemperatuur opgelopen is tot 20°C.

De helft van de vracht is er uit en de bemanningsleden nemen

plaats in de cockpit en bereiden zich voor op een noodlanding. De veiligheidsgordels en de beschermingskussens worden een laatste maal aangepast. Ik laat een radiobERICHT versturen met de vraag het vliegtuig en de helikopter, voordien aangeboden door de Amerikaanse basis van Wheelus, te sturen. De hoogte schijnt zich nu aan de minimum vliegsnelheid te stabiliseren op 5.700 voet, waardoor ik om de koers te blijven houden verplicht ben de rechter vleugel laag te houden om aldus de stuwkracht van de motor op te heffen. Naargelang de brandstof verbruikt wordt kan ik enkele meter hoogte winnen. De temperatuur van de rechtermotor lijkt zich te stabiliseren hoewel die nog steeds aan een te hoog vermogen draait. We zijn één uur en vijfenveertig minuten op weg naar Tripoli wanneer we rode vuurpijlen zien, afgevuurd door het Amerikaans vliegtuig uitgestuurd om ons te helpen. Weldra hebben we radiocontact met een Albatros helikopter van de Amerikaanse Air Sea Rescue.

Ik slaag er in de snelheid lichtjes op te drijven en over de heuvels zetten we de daling in naar Tripoli. We moeten zo snel mogelijk landen want het peil van het oliereservoir van de goede motor staat zeer laag. De toren van Idris geeft ons een rechtstreekse nadering en we landen veilig en wel na één uur en vijftig minuten vliegen op één motor..

**Incident 1957, boordcommandant Roger Terrijn vertelt:**

Rond half 1957 overkwam mij en mijn bemanning

l'avion à Tripoli.. Je donne l'ordre au co-pilote, navigateur, mécanicien et second radio d'éjecter les caisses maniables du cargo par les portes arrières. L'avion descend toujours et je suis obligé de faire jeter le matériel technique de l'appareil, les autres caisses de fret étant trop volumineuses. Le navigateur souffre d'une entorse au pied droit tandis que le radio est immobilisé par la chute d'une caisse sur le genou droit.. Après 45 minutes de vol sur un moteur, l'altitude

diminue toujours, le moteur droit doit encore être réduit, la température extérieure étant de +20°. La moitié du fret a été évacué, chacun des membres d'équipage reprend sa place dans la cabine et se prépare en vue d'un atterrissage forcé.

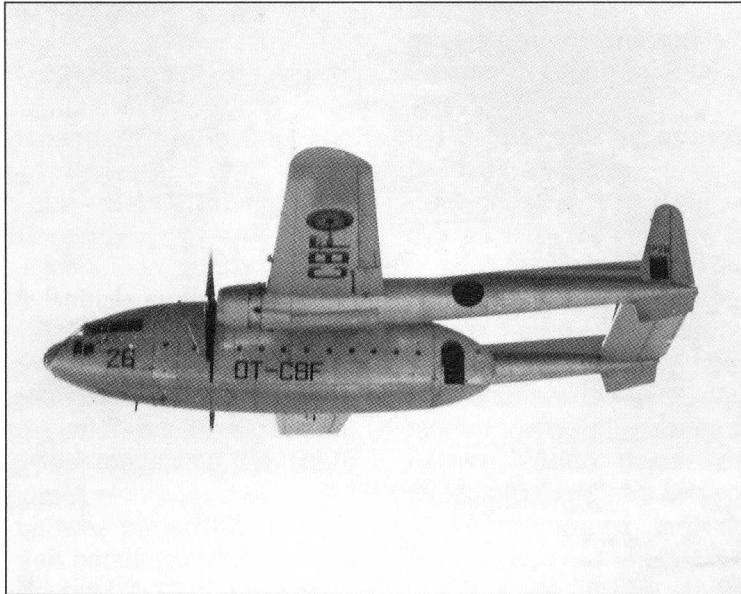
Les ceintures et coussins de protection sont ajustés une dernière fois. Je fais transmettre un message par radio demandant un avion et un hélicoptère proposés précédemment par la

base américaine de Wheelus. L'altitude semble se stabiliser vers 5.700 pieds à vitesse minimum ce qui m'oblige à voler une aile basse afin de maintenir le cap retour. Au fur et à mesure que l'essence diminue je regagne quelques mètres. La température du moteur droit tournant à un régime encore trop élevé, semble pourtant se stabiliser. Il y a une heure et quarante cinq minutes que nous volons vers Tripoli lorsque nous apercevons des fusées rouges lancées par l'avion américain envoyé à notre secours. Bientôt nous avons un contact radiophonique et visuel avec un hélicoptère Albatros de l'Air Sea Rescue américaine.

Je parviens à augmenter légèrement la vitesse et commence la descente passant les montagnes vers Tripoli.. Il est impératif que nous arrivions dans un bref délai vu le niveau très bas du réservoir d'huile du bon moteur. La tour d'Idris nous donne une approche directe et nous atterrissons après deux heures et quarante minutes de vol sur un moteur..

**Incident 1957, le commandant de bord Roger Terrijn raconte:**

Vers la mi-1957, il m'arriva à peu près la même chose qu'à André Donckier et son équipage un an plus tôt. Nous étions en vol de retour de Kamina vers Melsbroek, avec des escales à Kano et Tripoli. Mon équipage se composait du co-pilote Geens, du navigateur Dupont, de l'opérateur radio Noesen et du mécanicien de bord Vandermeersche. Notre chargement con-



ongeveer hetzelfde als André Donckier en zijn bemanning een jaar voordien. We waren op een terugvlucht van Kamina naar Meisbroek met tussenlandingen in Kano en Tripoli. Naast mezelf bestond de bemanning uit co-piloot Geens, navigator Dupont, boordradio Noesen en boordmechanici Vandermeersch. Onze lading bestond uit een grote houten kist met een helikoptermotor die in België moest nagezien worden en heel veel klein materieel en ook wat persoonlijke zaken van collega's in Kamina o.a. het zilverwerk van de familie Parmentier uit Kamina. Ik had ook de gewoonte om bij elke vlucht boven de Sahara twee grote plastic bussen water mee te nemen. We hadden ook enkele lichte wapens bij. Ik herinner mij niet of we passagiers bij hadden.

We waren 's morgens opgestegen in Kano met als bestemming het vliegveld Idris nabij Tripoli, een vlucht van zeven tot acht uur. In die tijd was het door de internationale luchtvaartreglementen verboden 's nachts over de Sahara te vliegen met tweemotorige toestellen omdat er onvoldoende vliegvelden waren. Dat zou wel toegelaten worden eens er heel wat vliegvelden waren bijgekomen door de olieontginning in de Sahara.

Op zeker ogenblik, we waren ongeveer aan ons «point of no return» zegt de boordmechanici mij dat we bijna geen oliedruk meer hebben en dat aan de rechterkant een zwarte sliert te zien is. «We moeten onmiddellijk landen of de rechter motor afzetten, anders zal hij in brand schieten!» roept hij. We hadden juist de uitlopers van het Air Ou Azbine gebergte overvlogen en voor ons lagen de uitlopers van het Hoggar-gebergte.

Ik zag niet goed in waar ik onmiddellijk kon landen en terugkeren zag ik ook niet zitten. Na wat te hebben nagedacht en na overleg met de navigator Dupont besliste ik te beginnen met het stilleggen van de rechter motor. De kruissnelheid van de C-119 die normaal rond de 180 knopen lag, zakte tot 110 à 120 knopen als er op één motor gevlogen moest worden. Ik kon ook lager gaan vliegen maar dan zou de overblijvende motor aan kracht gaan verliezen en zou het vliegtuig moeilijk te stabiliseren geweest zijn. Dan maar wat kracht bijgegeven op de linker motor en maar duwen op de pedalen om het vliegtuig recht te houden. Volgens de navigator was het nog één uur vliegen tot Gat, een

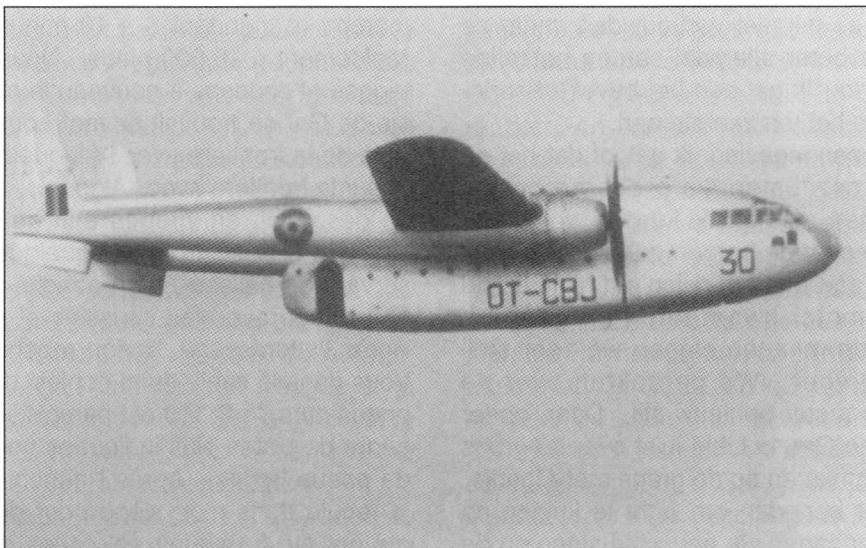


R: Terrijn

sistait en une grande caisse en bois contenant un moteur d'hélicoptère qui devait être révisé en Belgique, beaucoup de petit matériel et également des effets privés de collègues de Kamina, e.a. l'argenterie de la famille Parmentier. J'avais également l'habitude, à chaque vol au-dessus du Sahara, de prendre deux bidons d'eau. Nous avions aussi quelques armes légères. Je ne me souviens pas si nous avions des passagers.

Nous avons décollé le matin de Kano pour un vol de sept à huit heures à destination de l'aéroport d'Idris, près de Tripoli. En ce temps-là, la réglementation aérienne internationale interdisait de survoler le Sahara de nuit avec un bimoteur en raison du nombre insuffisant d'aéroports. Ceci sera autorisé plus tard lorsque d'autres aéroports seront ouverts en raison des exploitations pétrolières dans le Sahara.

Alors que nous avons presque atteint notre «point of no return», le mécanicien de bord me signale que nous n'avons presque plus de pression d'huile et qu'il voit une traînée noire du côté gauche de l'avion. «Nous devons atterrir immédiatement ou couper le moteur droit sinon il va prendre feu» me crie-t-il. Nous venions juste de survoler les contreforts du mont Air Ou Azbine et nous dirigions vers les contreforts du Hoggar. Je ne voyais pas ou atterrir ni encore moins la possibilité de retourner. Après réflexion et après en avoir discuté avec le navigateur Dupont, je décidai de commencer par l'arrêt du moteur droit. La vitesse de croisière du C-119 tourne normalement autour des 180 noeuds mais se réduit à 110 à 120 noeuds lorsque l'on vole sur un seul moteur. Je pouvais aussi voler plus bas mais le moteur restant perdrait de sa puissance et



l'avion serait difficile à stabiliser. Donc, autant donner plus de puissance au moteur gauche et appuyer sur les pédales pour garder l'avion en équilibre. Selon le navigateur, nous étions encore à une heure de vol de l'oasis de Gat. Mon expérience sur jet à Kleine Brogel m'avait rendu fanatique de la navigation à

vue et de la lecture des cartes. Lors de précédents vols entre la Belgique et le Congo, j'avais vu qu'il y avait une sorte de petit aéroport de secours à Gat sur lequel pouvait atterrir un DC-3.

Mais nous ne pouvions maintenir notre altitude: l'air devenait de plus en plus chaud et se raréfiait à mesure que nous perdions de l'altitude. Nous étions donc dans

oase. Ik was, door mijn ervaring op de jacht in Kleine-Brogel, een fanaat van navigatie op zicht en kaartlezen. Bij vorige vluchten tussen België en Congo had ik van op hoogte al een paar keer gezien dat er in Gat een soort noodvliegveldje was waar een DC-3 kon landen.

Maar we konden onze hoogte niet houden, hoe lager we kwamen hoe warmer en ijler de lucht werd, we zaten dus in een vicieuze cirkel en kregen minder en minder kracht op de motor. Na een half uur voelden we dat het zo niet zou gaan om Gat te bereiken. Ik besliste dat er zo veel mogelijk van onze cargo buiten moest gegooid worden. Het water, de wapens en onze persoonlijke zaken moesten voorlopig aan boord blijven, en natuurlijk de helikoptermotor die te groot was om door de zijdeuren buiten te gooien. De boordmechanicien Vandermeersch lag op het laatst op zijn buik aan de zijdeur om de laatste kettingen waarmee de lading vastgemaakt was ook nog buiten te gooien. Hij zou zelfs met een bijl geprobeerd hebben om de houten kist waarin de helikoptermotor zat in stukken te kappen om te kunnen buiten gooien. Maar vooraleer Gat te bereiken moesten we nog de uitlopers van het Hoggar-gebergte over en ik vreesde dat dit onmogelijk zou zijn. Ik zei tot mijn bemanningsleden dat ze best hun parachute aandeden en uit het vliegtuig sprongen terwijl ik alleen zou proberen ergens een noodlanding te maken.

De boordradio René Noesen had op eigen initiatief een SOS uitgestuurd dat opgevangen werd door het regionale luchtverkeerscentrum op Malta dat Melsbroek verwittigde. Ik zag achteraf in zijn logboek dat hij zelfs gevraagd had om in Gat een "crash tender" klaar te houden! Ik geloof dat in Gat de enige mobiliteit een kameel was. Maar goed, in nood doet men wat men kan. Mijn bemanning voelde er niet veel voor om te springen, niet dat ze mij niet vertrouwden, maar ze vonden dat we maar beter allemaal samen hetzelfde lot moesten ondergaan. Ik gaf hen het bevel tot springen niet, maar raadde het ten zeerste aan.

Ineens krijgt iemand een ingeving, ik geloof dat het de boordmechanicien was: "Laten we proberen om de defecte motor te starten, als het lukt kunnen we hoogte winnen en misschien over de bergen geraken". OK, ik zette de motor terug aan met het risico dat hij in brand kon schieten. De motor kwam terug op gang en gedurende vijf tot tien minuten stegen we zeer steil omhoog tot 10.000 voet.. We geraakten over de bergen en legden de motor opnieuw stil. Daar, onder ons lag de kleine oase Gat, in Libië juist over de grens met Frans Westelijk Afrika en op de grens met Algerije. Eerst cirkelde ik naar beneden om zicht te krijgen op de piste. Hier en daar zagen we een witte steen op de grond die de piste moest afbakenen. Iedereen maakte zich goed vast in zijn zetel en beschermde zich met kussens en reddingsvesten. Na de landing botsten we op en neer door de vele gaten in het verharde zand dat ook met wat stenen bezaaid was. De C-119 met zijn harde banden was zeer gevoelig voor dergelijke pistes die meer geschikt waren voor de DC-3 met zijn brede banden. Als we tot stilstand gekomen waren liet ik mij

un cercle vicieux et le moteur perdait de plus en plus de puissance. Après une demie heure, nous savions que nous ne pourrions pas rejoindre Gat dans ces conditions. Je décidais de larguer un maximum de ma cargaison. L'eau, les armes et nos effets personnels resteraient momentanément à bord, ainsi que le moteur d'hélicoptère qui était trop grand pour être largué par les portes latérales. A la fin, le mécanicien de bord Vandermeersch se trouvait à plat ventre contre la porte pour jeter par dessus bord les chaînes qui arrimaient les marchandises. Il aurait même tenté de débiter la caisse du moteur d'hélicoptère en morceaux avec une hache afin de les jeter dehors. Mais avant d'atteindre Gat il nous fallait survoler les contreforts du Hoggar, ce qui me paraissait impossible. Je recommandai à mon équipage d'endosser leurs parachutes et de sauter tandis que j'essayerais d'effectuer quelque part un atterrissage d'urgence.

A son initiative, le radio de bord René Noesen avait lancé un SOS qui fut reçu par le centre régional de contrôle aérien de Malte, qui en avertit Melsbroek. J'ai même lu dans son logbook qu'il avait demandé à Gat de prévoir un «crash tender»! Je crois que la seule motorisation de Gat consistait en un chameau.... Mais bon, quand il y a urgence, on fait ce qu'on peut. Mon équipage n'avait pas beaucoup d'envie de sauter, non pas qu'il ne me faisait pas confiance, mais tous trouvaient que nous devions partager le même sort. Je ne leur donnais pas l'ordre de sauter mais le leur recommandais vivement.

Soudain quelqu'un - je pense que c'était le mécanicien de bord - a une idée: «Essayons de redémarrer le moteur défectueux. Si nous réussissons, nous gagnerons de l'altitude et pourrons survoler les montagnes». OK, je redémarre le moteur avec le risque qu'il s'enflamme. Celui-ci se remet effectivement en marche et, pendant 5 à 10 minutes, nous remontons rapidement à 10.000 pieds. Nous survolons les montagnes et coupons à nouveau le moteur. Et voilà, l'oasis de Gat se trouvait devant nous, en Libye juste au-delà de la frontière avec l'Afrique occidentale française et sur la frontière avec l'Algérie.

Je descends en virages afin de mieux voir la piste. Par-ci par-là se trouvent quelques pierres blanches servant de balises. Bien attaché à son siège, chacun se protège avec les coussins et gilets de sauvetage. Après l'atterrissage, l'avion rebondit sur les nombreux trous dans le sable durci et plein de cailloux. Avec ses pneus durs, le C-119 est particulièrement sensible à ce genre de pistes plus indiquées pour des DC-3 équipés de pneus larges. Après l'immobilisation de l'appareil, je recule dans mon siège pour détendre mes jambes qui ont été fortement sollicitées durant cette dernière heure. J'entends le mécanicien de bord éclater de rire car le premier Libyen qui vient à notre rencontre est un représentant des douanes demandant si nous avons quelque chose à déclarer!

Nous sommes restés environ une semaine à Gat. En Algérie, la guerre avec les Français faisait rage. Les combattants pour la paix du FLN, qui étaient entraînés en Tunisie, descendaient en chameaux sur Gat pour



achterover zakken in mijn zetel om mijn benen, die het laatste uur zwaar te verduren hadden gekregen, te ontspannen. Ik hoorde de boordmecanici hard lachen omdat de eerste Libiër die naar ons toe kwam een douanebeampte was die wilde weten of we iets aan te geven hadden!

We verbleven dan ongeveer een week in de oase van Gat. In Algerije was de oorlog met de Fransen volop aan de gang. De vrijheidstrijders van het FLN, die in Tunesië opgeleid waren kwamen op hun kamelen afgezakt tot in Gat van waaruit ze het Franse Algerije konden binnendringen. FLN is het Front de la Libération Nationale, de beweging die de oorlog voerde tegen Frankrijk voor de onafhankelijkheid van Algerije van 1954 tot 1962. Tussen Tunesië en Algerije hadden de Fransen een elektrische afscheiding geplaatst zodat daar geen doorkomen mogelijk was. Onze C-119 met zijn verbleekte driekleurige "cocardes" stond daar glorieus te blinken, de mannen van het FLN konden het misschien voor een Frans vliegtuig aanzien. Ik had al een paar keer geprobeerd om uit te leggen aan voorbijkomende Touaregs (de blauwe mannen van de woestijn) dat wij geen Fransen waren maar Belgen die hier door een noodgeval beland waren en zo vlug mogelijk zouden vertrekken.

Wij vertrouwden de situatie daar niet al te veel. Daarom gingen we 's nachts in de woestijn slapen. We namen onze revolver mee en een doos zuurkes, we hadden zelfs onze bananen uit het vliegtuig gegooid! Alles in die oase was versleten, de mensen en zelfs de kamelen. Juist buiten de oase stond een oud vervallen fort van de Italianen, nog uit de tijd van de Lybische oorlog waarschijnlijk. We vonden er toch een versleten ketel die gebruikt werd om ons van water te voorzien. Een oude kameel liep heen en terug om een vat dat dicht bij ons vliegtuig stond te vullen met water dat we enige tijd lieten bezinken alvorens het te gebruiken. Eén enkele oude Fransman woonde daar. Hij had les gegeven in Oceanië en was daar getrouwd met een inheemse vrouw. Met pensioen, waren zij teruggekomen naar het drukke Parijs; ze konden het daar niet uithouden en kwamen zo in Gat terecht. Zij wilden niet dat we met hen veel contact hadden daar dit door de voorbijkomende FLN strijders niet zou genomen worden. 's Nachts konden we met een ballon de antenne van onze radio omhoog brengen en met de kleine hulpmotor van het vliegtuig "de put put" maakten we elektriciteit. René Noesen slaagde er in contact te krijgen met Meisbroek via Malta. We lieten Meisbroek weten waar we waren, dat we een nieuwe motor nodig hadden en vooral eten en drinken.

Overdag was het snikheet, boven de veertig graden en 's nachts kon het zeer koud zijn, tot rond het vriespunt! We bleven 's nachts radiocontact houden met Meisbroek (ONY) en werden verwittigd dat we binnen twee dagen een nieuwe motor mochten verwachten. In afwachting van de depannage C-119 uit Meisbroek verwijderden wij de grootste stenen van de piste en vulden de diepste putten op. Op het aangekondigde moment waren we klaar om onze redders te ontvangen. De boordcommandant was Maurice Reymen en

ensuite envahir l'Algérie. Le FLN est le Front de Libération Nationale, le mouvement qui fit la guerre contre la France pour l'indépendance de l'Algérie entre 1954 et 1962. Les Français avaient installé une ligne de séparation électrifiée entre la Tunisie et l'Algérie afin d'empêcher le passage entre les deux pays. Notre C-119 trônait glorieusement avec ses cocardes tricolores quelque peu décolorées et les hommes du FLN pouvaient fort bien le prendre pour un avion français. J'avais déjà tenté d'expliquer à quelques Touaregs de passage (les hommes bleus du désert) que nous n'étions pas Français mais bien des Belges ayant atterri en catastrophe et souhaitant repartir dès que possible. Nous n'avions pas forte confiance en cette situation et dormions dès lors la nuit dans le désert. Nous avions un revolver et une boîte de bonbons. Les bananes, elles, avaient été jetées par-dessus le bord! Tout dans cet oasis était usé, les hommes et même les chameaux. Juste à la sortie de celle-ci se trouvait un vieux fort délabré datant de la période italienne lors de la guerre de Libye. Nous y trouvâmes une vieille marmite qui servit à notre approvisionnement d'eau. Un vieux chameau faisait l'aller-retour pour faire remplir d'eau un fût qui se trouvait près de l'avion. Inutile de dire que nous laissons reposer l'eau avant de la boire. Un seul Français vivait à Gat. Il avait été instituteur en Océanie et y avait épousé une autochtone. A leur pension, ils étaient retournés à Paris mais, ne s'y habituant pas, ils avaient échoué à Gat. Ils ne souhaitaient pas avoir trop de contacts avec nous car cela aurait déplu aux combattants du FLN de passage. La nuit, nous élevions l'antenne de notre radio avec un ballon et produisons de l'électricité avec le petit moteur d'appoint de l'avion, «le put-put». René Noesen parvint à contacter Meisbroek via Malta. Ceci nous permit de leur faire part de notre position, de leur demander un nouveau moteur et, surtout, des vivres et de l'eau.

La journée était caniculaire, plus de 40°C, et les nuits extrêmement froides, à la limite du gel! La nuit, nous restions en contact radio avec Meisbroek (ONY) et c'est ainsi qu'on nous avertit qu'un nouveau moteur nous parviendrait d'ici deux jours. En attendant le C-119 de secours de Meisbroek nous déblayâmes la piste de ses plus grosses pierres, tout en rebouchant les trous. Au moment annoncé, nous étions prêts à accueillir nos sauveurs. Le commandant de bord était Maurice Reymen et son co-pilote Gaston Rega. A leur atterrissage à Tripoli, on leur annonçât qu'il y avait une tempête de sable aux environs de Gat et qu'il fallait attendre que la situation s'améliore. Après le passage de cette tempête à Gat, j'eus la chance d'entrer en contact radio avec l'équipage à Tripoli et leur annonçai qu'ils pouvaient nous rejoindre. A l'approche de Gat, la visibilité horizontale était encore fort réduite. En limbourgeois, j'improvisai avec Maurice Reymen une procédure d'approche leur permettant, après avoir survolé le petit terrain d'aviation, de se placer dans l'axe de la piste. Afin de leur donner une idée de la longueur de la piste, mon équipage se posta sur le bord gauche de celle-ci: le co-pilote au début, le navigateur à mi chemin et l'opérateur radio René Noesen à



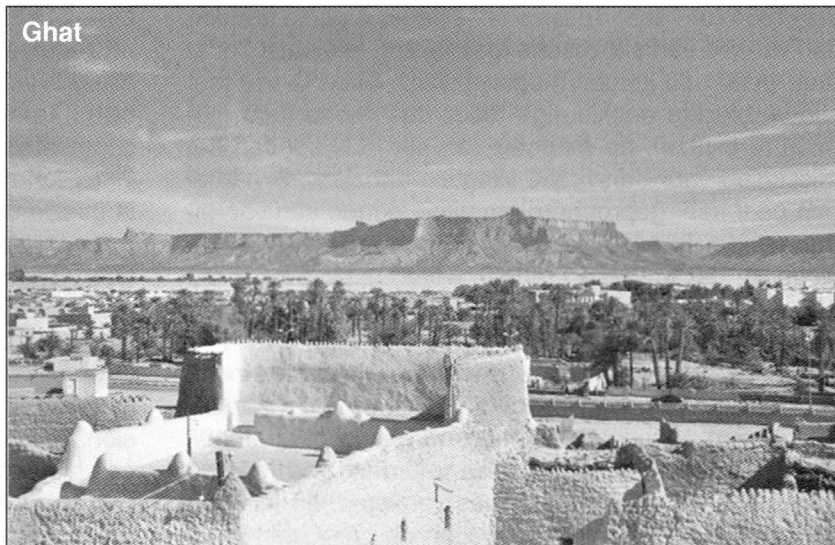
zijn co-piloot Gaston Rega. Bij de landing in Tripoli vernamen zij dat er een zandstorm heerste in de omgeving van Gat en dat er moest gewacht worden tot de situatie verbeterde. Toen de zandstorm voorbij Gat was, kreeg ik gelukkig radiocontact met de bemanning in Tripoli en zei dat ze konden afkomen. Toen we de C-119 hoorden naderen was de horizontale zichtbaarheid in Gat nog zeer beperkt. Met M. Reymen sprak ik in het Limburgs een geïmproviseerde procedure af om hem na overvlucht van het vliegveldje in de as van de piste te brengen voor de landing. Om hem een idee te geven van de lengte van de piste zou mijn bemanning post vatten op de linker rand van de piste: co-piloot bij het begin, de navigator halfweg en de boordradio René Noesen op het einde. Alles verliep zoals afgesproken en Maurice Reymen zette zijn "Flying Boxcar" veilig aan de grond en bracht de twee motoren onmiddellijk in "reverse" (omkering) en blies zo een enorme zandmassa vooruit. Maar René Noesen bleef staan op de linkerkant van het einde van de piste! Hij zag er uit als een sneeuwman, maar dan van zand! Maar goed, de bemanning uit Meisbroek had alles bij wat nodig was, met inbegrip van een grote kist met lekker eten (o.a. asperges)! Onmiddellijk werd er gekookt. Terwijl wij naar al die heerlijkheden aan het kijken waren kwam er een zandstorm op ons af. Iedereen grabelde wat lekkers en ging beschutting zoeken. Maar tevergeefs, onze eerste maaltijd viel letterlijk in 't zand! s Anderendaags plaatsden de mecaniciens de nieuwe motor en na een "airtest" vertrokken de twee C-119 kort na elkaar richting Tripoli.

Toen ik enkele maanden later in Algiers landde en iemand ontmoette die goed bekend was in Gat, vroeg ik hoe het met de oude Franse onderwijzer was. Hij vertelde dat hij kort na ons vertrek uit de oase vermoord was, vermoedelijk door FLN strijders. Ik veronderstel dat de oase van Gat ook nu nog is zoals toen, met dat verschil dat er jaarlijks een modern tentenkamp wordt opgetrokken voor de doortocht van de wedstrijd Paris-Dakar.

Na het aanduiden van de GPS-coördinaten N22°00'46.6" E009°42'31" op de kaart blijkt dat de bagage van de heer M. Drehsen die in februari 2001 door de Duitser Joëden de Mannheim teruggevonden werd wel degelijk uit mijn vliegtuig gegooid werd: ongeveer 220 km ten zuiden van Gat dicht bij de grens van Algerije en het huidige Niger.

la fin. Tout se déroula comme prévu et Maurice Reymen posa en toute sécurité son «Flying Boxcar» sur la piste. Il mit immédiatement ses deux moteurs en position «reverse» et souffla ainsi une énorme masse de sable vers l'avant. René Noesen, étant resté à son poste au bord de la piste, fut instantanément transformé en bonhomme ... de sable!

L'équipage de Meisbroek avait apporté tout ce qu'il fallait, y compris une grande caisse pleine de vivres (e.a. des asperges)! On se mit immédiatement à la cuisine. Cependant, tandis que nous dévorions toutes ces bonnes choses des yeux, une nouvelle tempête de sable se déclara. Chacun se saisit de ce qu'il put et



chercha un abri. Malheureusement, notre premier repas fut littéralement ensablé! Les mécaniciens montèrent le nouveau moteur le lendemain et, après un «air test» chacun des deux C-119 décolla en direction de Tripoli.

Lorsque j'atterris quelques mois plus tard à Alger et rencontraï quelqu'un qui connaissait Gat, je demandai des nouvelles du vieil instituteur français. Il me raconta que celui-ci avait été assassiné peu de temps après notre départ de l'oasis, probablement par des combattants du FLN. Je crois savoir que l'oasis de Gat est encore toujours telle que nous l'avons connue, à cela près que chaque année on y dresse un camp de tentes modernes lors du passage du rallye Paris-Dakar.

Après vérification des coordonnées GPS N22°00'46" et E009°42'31" sur la carte, il s'avère que le bagage de monsieur M. Drehsen, qui fut retrouvé par l'allemand Joëlle de Mannheim, provient bien de mon avion: environ 220 km au sud de Gat, tout près de la frontière entre l'Algérie et le Niger actuel.

# 2006: De DC-3 DAKOTA zeventig jaar in dienst

# 2006: Le DC-3 DAKOTA septante ans en service

Door Axel Vermeesch

1936: Het viermotorig luchtschip de Hindenburg LZ129 voert haar eerste transatlantische commerciële vluchten uit van Friedrichshafen naar Rio de Janeiro en New York. Gedurende het eerste exploitatiejaar vloog het luchtschip 16.322 uren, legde 1.650.000 km af en vervoerde 12.800 passagiers. Transoceanische vluchten waren verzekerd.

Voor transcontinentale vluchten wenste «American Airlines» een vliegtuig dat New York bij zonsopgang kon verlaten, de ganse nacht doervliegend met drie of vier tussenlandingen, en de volgende dag in Californië kon landen. Het probleem werd aan "Douglas Company" voorgelegd. Het moest een slaapvliegtuig zijn, want voor de steenrijke Amerikaanse passagiers was een transcontinentale vlucht overdag tijdverlies en te vermoeiend!

De ontwerpers van Oouglas kwamen aldus in 1935 tot een nieuw vliegtuig dat als nachtvlucht met 14 slaapplekken, en als dagvlucht met 26 zitplaatsen had: de "Oouglas Sleeper Transport" (OST) was geboren en werd OC-3 gedoopt, "Oouglas Commercial 3", na de minder succesvolle OC-1 en OC-2. Het toestel werd aangedreven door twee 900 PK Wright Cyclone motoren. Na een eerste testvlucht in december 1935 en enkele proefvluchten begin 1936 werd de OST OC-3 op 25 juni 1936 door American Airlines voor het eerst in gebruik genomen met een inauguratievlucht van Chicago naar New York.

Het was het eerste toestel dat aan drie primaire eisen voldeed: snelheid, veiligheid en zuinigheid. Het was tevens populair om zijn grote duurzaamheid, enkele OC-3's vlogen 70.000 uren zonder herbouwd te moeten worden. Tegen 1938 nam de OC-3 bijna 90% van het gehele binnenlandse Amerikaanse luchtverkeer voor zijn rekening. In 1939 vlogen buiten de VSA 30

Par Axel Vermeesch

Traduit par Jacques de Brouwer

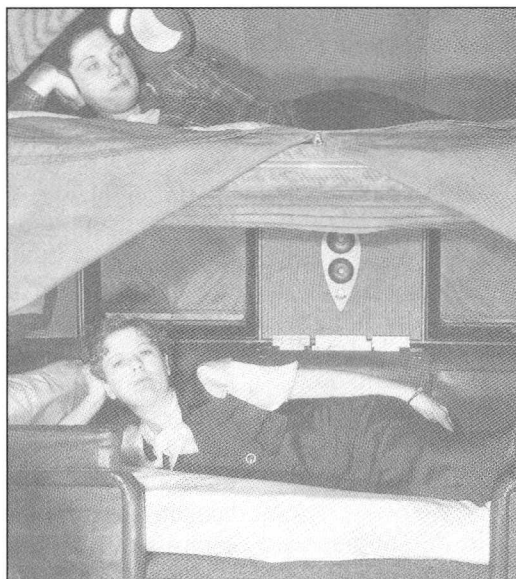
1936. Le dirigeable quadrimoteur "Hindenburg LZ129" effectue ses premières traversées transatlantiques commerciales de Friedrichshafen vers Rio de Janeiro et New York. Au cours de la première année d'exploitation, le dirigeable effectua 16.322 heures de vol, parcourut 1.650.000 km et transporta 12.800 passagers. Les vols transocéaniques étaient assurés.

Pour ses vols transcontinentaux, "American Airlines" souhaitait pouvoir disposer d'un avion qui décollerait de New York au coucher du soleil et qui, volant toute la nuit avec trois ou quatre escales intermédiaires, atteindrait la Californie le lendemain. Les desideratas furent exposés à «Douglas Company». Ce devait être un avion couchette, car pour les magnats américains qui prendraient l'avion, un vol transcontinental de jour aurait été une perte de temps et trop fatigant!

Les concepteurs de chez Oouglas dessinèrent donc en 1935 un nouvel avion qui en version vol de nuit était équipé de 14 couchettes et en version de jour de 26 sièges. Le «Oouglas Sleeper Transport» (OST) était né et il fut baptisé OC-3 «Oouglas Commercial 3». Il succédait aux OC-1 et OC-2 qui n'avaient pas eu de succès. L'appareil était entraîné

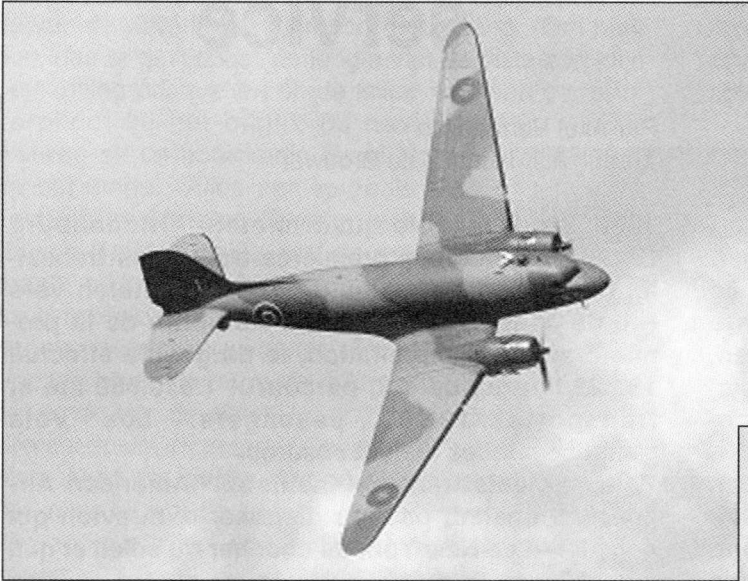
par deux moteurs de Wright Cyclone de 900 CV. Après un premier vol d'essai en décembre 1935 et quelques autres vols au début de 1936, le OST OC-3 fut mis pour la première fois en usage commercial par American Airlines le 25 juin 1936. Le vol inaugural reliait Chicago à New York.

C'était le premier appareil qui répondait aux critères essentiels: vitesse, sécurité et économie. Il était également apprécié pour sa longévité. Certains OC-3 ont volé plus de 70.000 heures sans devoir être reconstruit. A partir de 1938, le OC-3 a pris à son compte envi-



maatschappijen met DC-3 vliegtuigen en nam de DC-3 aldus 90% van het luchtvaartverkeer in de wereld voor zijn rekening!

Gedurende de Tweede Wereldoorlog werd de DC-3 een hoeksteen van de Geallieerde strijdkrachten als de C-47 "Skytrain" (vervoer materiaal) en de C-53 "Skytrooper" (vervoer troepen) bij de Amerikanen en



als de Dakota bij de Royal Air Force. Naast transport van materiaal en troepen voerden de DC-3's gedurende de oorlog parachutages uit, trokken zweefvliegtuigen en evacueerden doden en gewonden van het slagveld. De lijst van DC-3 operaties uit de oorlog is bijna eindeloos: landing in Noord-Afrika, invasie van Sicilië, D-Day in Normandië, operaties achter de Japanse linies in Birma, de «Hump» over de Himalayas voor de bevoorrading van China vanuit Indië, en de luchtlandingoperaties in Arnhem.

Na de oorlog zouden de DC-3's massaal ingezet worden om Berlijn te bevoorraden in 1948-49. In verschillende luchtmachten was de DC-3 nog in gebruik tot in de jaren 1970 tot 1980. De USAF zette het vliegtuig nog in gedurende de Vietnam oorlog als EC-47 voor elektronische oorlogsvoering en als AC-47 «gunship» om grondtroepen af te schrikken.

De KLM schakelde in 1938 over van DC-2 naar DC-3 en SABENA vond dat het niet achter kon blijven en bestelde haar eerste twee DC-3's in Nederland. Fokker die de het toestel onder licentie voor Europa mocht assembleren had de verkooprechten voor heel Europa weten af te dingen. In 1939 kwamen de toestellen per boot in Antwerpen toe. Ze vlogen de route Londen-Brussel-Frankfurt-München-Wenen. In ons land werden in totaal 94 DC-3 of C-47 toestellen geregistreerd: 53 in commerciële of staatsdienst en 41 in de Belgische Luchtmacht.

De aankomst van de Dakota DC-3 in de Belgische Luchtmacht begon in april 1946, toen 525 RAF

ron 90% du total du trafic aérien de l'intérieur des Etats-Unis. En 1939, plus de 30 sociétés aériennes hors des Etats-Unis utilisaient le DC-3 et celui-ci prit ainsi à son compte 90% de la totalité du trafic aérien mondial!

Durant la deuxième guerre mondiale, le DC-3 fut le cheval de bataille des Forces Alliées sous les dénominations C-47 «Skytrain» (Transport de matériel) et C-53 «Skytrooper» (transport de troupes) par les américains ou encore Dakota à la Royal Air Force. Parallèlement au transport de troupes et de matériaux, les DC-3 furent mis en oeuvre durant la Guerre pour des missions de parachutages, remorquages de planeurs et évacuations des morts et des blessés du champ de bataille. La liste des opérations effectuées par les DC-3 durant la guerre est interminable: atterrissage en Afrique du Nord, invasion de la Sicile, D-Day en Normandie, opérations derrière les lignes japonaises en Birmanie, le "Hump" au



dessus de l'Himalaya afin de ravitailler la Chine au départ des Indes et le parachutage à Arnhem.

Après la guerre, les DC-3 ont été mis en oeuvre de façon massive pour ravitailler Berlin en 1948-49. Dans différentes forces aériennes, le DC-3 était encore en usage jusqu'aux années 70 ou 80. La USAF a encore utilisé eet appareil pendant la guerre du Vietnam en tant que EC-47 dans le cadre de la guerre électronique et comme AC-47 "gunship" pour effrayer les troupes au sol.

La KLM remplaça en 1938 ses DC-2 par des DC-3 et la SABENA, estimant ne pas pouvoir rester en rade, commanda ses deux premiers DC-3 en Hollande. En effet, Fokker qui pouvait assembler les appareils sous licence en Europe avait également obtenu les droits de vente pour toute l'Europe. En 1939, les appareils arrivèrent par bateau à Anvers. Ils prirent en charge la



Squadron in Evere werd geïnstalleerd. Dit squadron werd omgedoopt tot de 169 Wing Transport en Verbindingen met het 366 en het 367 Smaldeel. In 1947 beschikte het 366 Smaldeel over 21 Dakota vliegtuigen. In maart van dat jaar voerde de 15 Wing de eerste vlucht naar Congo uit ter voorbereiding van de reis van de Prins-Regent Karel naar Belgisch Congo. Op 24 juni vertrok de K-10 uitgerust als VIP-toestel met de prins-regent voor een twee maanden durende reis naar het hart van Afrika. Ook in 1947 voerden de bemanningen van het 366 Smaldeel de eerste Belgische cartografische opdrachten en de parachutages op Schaffen uit.

In februari 1948 werd de 169 Wing omgedoopt tot 15 Wing en het 366 werd 20 Smaldeel. Een bijkomende levering eind 1948 en begin 1949 bracht het totaal aantal DC-3 toestellen in het 20 Smaldeel op 40. Tot in oktober 1950 het 21 Smaldeel uitgerust werd met DC-4, verzekerden de Dakota's de militaire verbinding met Belgisch Congo voor de aanleg van de basis in Kamina. Zij zouden ook een belangrijke rol spelen gedurende de Belgische operaties in Congo na de onafhankelijkheid in 1960.

Het hoogtepunt van de DC-3 in de 15 Wing was het terugbrengen naar België van Koning Leopold III na de koningskwesie en het referendum die ons land hevig beroerd hadden in 1950. Op 22 juli 1950 zette de 15 Wing drie DC-3's in om koning Leopold III naar België terug te brengen na zijn ballingschap in Zwitserland (deze opdracht werd uitvoerig beschreven in DAKOT A News nr 12 van augustus 2000).

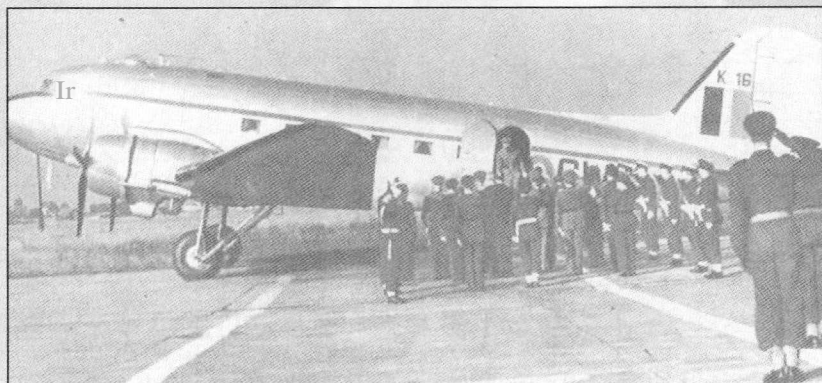
Vanaf 1952 werden de DC-3 toestellen geleidelijk vervangen door de C-119 «Flying Boxcar» in het kader van een Amerikaans militair hulpprogramma. De laatste DC-3 van de 15 Wing wordt uit de dienst genomen in 1976.

Tussen 1935 en 1946 werden ongeveer 13.000 DC-3/C-47/C-53 toestellen gebouwd in de VSA en onder licentie in Rusland en Japan. Nooit meer werden zoveel exemplaren van één type transportvliegtuig gebouwd. Een toestel kostte in die periode 80.000 US dollar. Vandaag nog zijn een zeventhonderdtal DC-3 toestellen in gebruik over de hele wereld, soms nog in originele versie, maar meestal gemoderniseerd. Oude Belgische DC-3 toestellen vliegen nog in Kenia, op Cuba en in de VSA! Het vlieg regime van de DC-3 motoren was zo rustig dat metaal- of structuurmoeheid bijna onbestaande was, wat een Amerikaanse maatschappij in de jaren tachtig deed besluiten om de DC-3 een verjongingskuur te geven door de oude zuigermotoren te vervangen door turboschroefmotoren

route Londres-Bruxelles-Francfort-Munich-Vienne. Au total, 94 appareils DC-3 ou C-47 qui furent enregistrés en Belgique: 53 pour un service commercial ou d'Etat et 43 pour la Force Aérienne beige.

L'arrivée des DC-3 Dakota à la Force Aérienne débuta en avril 1946, lorsque la 525 Escadrille RAF fut installée à Evere. Cette escadrille fut rebaptisée en 169 Wing de Transport et de Communication avec deux escadrilles, la 366 et la 367. En 1947, la 366 Escadrille était équipée de 21 Dakota. En mars de cette année, fut effectué le premier vol vers notre colonie dans le cadre de la préparation du voyage que devait effectuer le Prince-Régent Charles au Congo beige. Le 24 juin, le K-10 équipé en version VIP, décollait avec le Prince-Régent pour un voyage de deux mois au centre de l'Afrique. C'est également en 1947 que les équipages de la 366 effectuèrent les premières missions cartographiques et les premiers parachutages à Schaffen. En février 1948, le 169 Wing fut rebaptisé 15 Wing et la 366 devient 20 Escadrille. Une livraison complémentaire est effectuée fin 1948 et début 1949 afin d'amener le nombre d'appareils de la 20 Escadrille à 40 appareils DC-3. Les DC-3 assuraient les liaisons militaires avec le Congo Beige dans le cadre de la création de la base de Kamina, jusqu'au moment où la 21 Escadrille fit équipée de DC-4. Ils joueront également un rôle important durant les opérations belges au Congo lors des conflits lors de l'indépendance en

1960. Le point d'orgue des DC-3 au 15 Wing fut le retour en Belgique du Roi Léopold III suite à la question royale et le referendum en 1950 qui mit en émoi notre pays et causa beaucoup de troubles. Le 22 juillet 1950, le 15 Wing mit en oeuvre trois



DC-3 afin de ramener en Belgique le Roi Léopold III après son exil en Suisse, (Cette opération a été longuement décrite dans Dakota News n° 12 de août 2000).

A partir de 1952, Les DC-3 furent graduellement remplacés par des C-119 "Flying Boxcar" dans le cadre du programme d'aide militaire américaine. Le dernier DC-3 du 15 Wing fut retiré du service en 1976.

De 1935 à 1946, environ 13.000 appareils DC-3/C-47/C-53 furent construits au USA ou sous licence en Russie et au Japon. Jamais aucun autre type d'appareil de transport n'a été construit en si grand nombre. Un appareil coûtait à l'époque 80.000 US dollar. Actuellement, il reste encore environ 700 exemplaires en usage dans le monde, parfois même dans la version originale mais en général modernisés. D'anciens DC-3 belges volent encore au Kenya, à Cuba et même

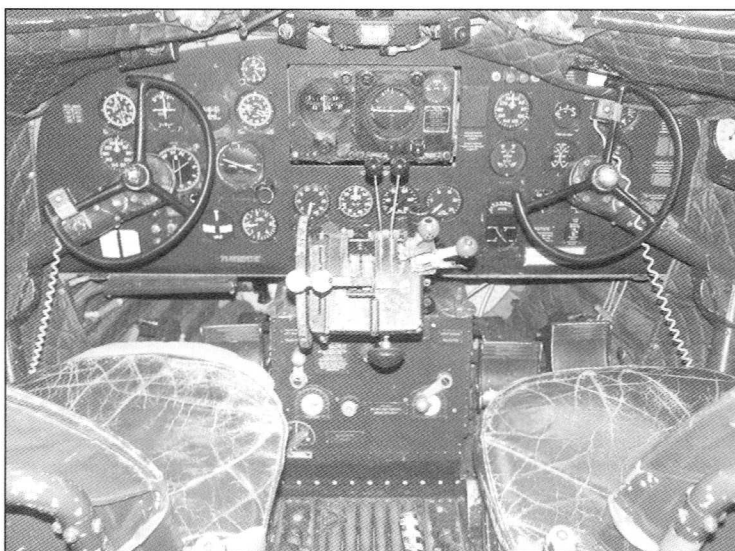
en moderne instrumentatie te plaatsen, om dit buitengewone vliegtuig tot ver in de 21ste eeuw te laten vliegen!

Over de ganse wereld zijn er luchtvaartenthousiasten die zich inzetten om de legendarische DC-3 verder te laten leven. In Nederland wordt door de «Dutch Dakota Association» op Schiphol een DC-3 in goede conditie gehouden en kunnen liefhebbers op regelmatige tijdstippen nog eens een nostalgisch vluchtje in het toestel beleven. Een tweede DC-3 zal vliegklaar gemaakt worden om de 75ste verjaardag te vieren. Enkele kapitaalkrachtige Zwitsers stichtten in 1985 «Classic Air» en investeerden 1,7 miljoen Zwitserse frank in de aankoop en modernisatie van twee DC-3 toestellen.

Sedert 1987 toeren ze gans Europa rond en laten ongeveer 12.000 passagiers per jaar genieten van de luchtvaart uit de goede oude tijd!

Ook in België verenigden zich enkele enthousiasten om de DC-3 legende levendig te houden. «Air Dakota» werd officieel gesticht op 8 maart 1996 met als doelstelling «Een operationele DC-3

in België te hebben om de legende van dit mythische toestel in België te laten herleven en levendig te houden door het organiseren van historische en herdenkingsvluchten, luchtdopen en nostalgische circuits, en deel te nemen aan vliegfeesten en tentoonstellingen. Na lang zoeken werd een DC-3 type C-53 Skytrooper met een lange geschiedenis in vele landen, gelokaliseerd op het vliegveld van Dinard in Frankrijk. Door een leasing arrangement komt het toestel op 28 maart 1996 te Meisbroek toe. Met de Luchtmacht wordt al vlug een akkoord bereikt om het toestel te herschilderden in de 15 Wing in de kleuren van de K-16 met registratie OT-CWG, het toestel dat op 22 juli 1950 koning Leopold III terug naar België bracht (het originele toestel is te bezichtigen in het Brussels Air Museum). Het toestel werd door Marc De Laat en Luc Adriaenssen gevlogen gedurende de vieringen van 50 jaar Belgische Luchtmacht en de vliegfeesten die dat jaar in ons land plaats vonden (Oostmalle, Koksijde, Brustem en Oostende). Veel van de doelstelling van «Air Dakota» kon echter niet gerealiseerd worden omdat de Belgische Luchtvaart Autoriteit weigerde een licentie te geven voor het vervoer van passagiers, de voornaamste reden zijnde dat het toestel een omgevormd militair toestel was! Na zijn activiteiten in 1996 bleef het vliegtuig gestockeerd in Meisbroek tot het in 2002 teruggevlogen werd naar Frankrijk, wat het einde



aux USA. Le régime de vol des moteurs de DC-3 était si calme que l'effet de fatigue structurels ou de métal était quasi inexistant. Cela a poussé une société américaine dans les années 1980 à donner une cure de rajeunissement aux DC-3 en remplaçant les vieux moteurs à pistons par des turbomoteurs à hélice et un équipement de vol moderne afin de permettre à cet appareil exceptionnel de pouvoir continuer sa carrière encore longtemps au 21ème siècle!

Dans le monde entier des fans de l'aviation s'emploient pour permettre au légendaire DC-3 de continuer d'exister. Au Pays-Bas, la "Dutch Dakota Association" entretient à Schiphol un DC-3 en bon état et des amateurs peuvent régulièrement effectuer un vol nostalgique.

Un deuxième appareil est en cours de remise en ordre et sera prêt pour fêter le 75ème anniversaire. Quelques riches Suisses ont fondé en 1985 "Classic Air" et y ont investi 17 millions de francs suisses pour acheter et moderniser deux appareils DC-3. Depuis 1987, ils parcourent toute l'Europe et permettent ainsi à 12.000 passagiers par an un vol comme au bon vieux temps!

En Belgique également, quelques enthousiastes se sont réunis pour garder la

légende du DC-3 vivante. "Air Dakota" fut officiellement créée le 8 mars 1996 avec comme objet "Avoir en Belgique un DC-3 opérationnel afin de maintenir en Belgique la légende du mythique appareil et de la rendre vivante en organisant des vols historiques, des baptêmes de l'air et des circuits historiques à l'occasion de fêtes aéronautiques et des expositions". Après avoir beaucoup cherché et une longue histoire à travers de nombreux pays, un DC-3 du type C-53 «Skytrooper» fut localisé sur l'aérodrome de Dinard en France. Par le biais d'un arrangement sous la forme d'un leasing, l'appareil arriva le 28 mars 1996 à Meisbroek. Un accord est rapidement obtenu avec la Force Aérienne pour repeindre l'appareil au 15 Wing sous les couleurs du K-16 et l'immatriculation OT-CWG, soit l'appareil qui ramena le 22 juillet 1950 le Roi Léopold III en Belgique. (L'appareil original peut être vu au Brussels Air Museum). L'appareil fut piloté par Marc De Laat et Luc Adriaenssen à l'occasion des fêtes qui ont marqué le cinquantième anniversaire de la Force Aérienne (Oostmalle, Koksijde, Brustem et Ostende).

De nombreux objectifs de "Air Dakota" n'ont pas pu être atteint du fait que la Direction Générale de l'Aviation Civile refuse d'accorder à cet avion une licence pour le transport de passagers, la raison d'être principale de cet appareil, l'objection principale étant que cet appareil était un avion militaire transformé! Après ses

betekende van de droom van enthousiaste leden van «Air Dakota».

Voor het vliegfeest in Koksijde op 1 en 2 juli 2006 was de Franse DC-3 opnieuw in ons land, dit maal zoals in de beginperiode bij de Belgische Luchtmacht: in naakt aluminium met Belgische kokardes op de romp, de driekleur op het staartvlak en de registratie CWX waarmee het toestel in 1948 te Wevelgem aan onze Luchtmacht geleverd werd (zie foto op omslag).

activités de 1996, l'avion resta stocké à Meisbroek jusqu'en 2002, année où il fut reconvoqué en France. Ceci scellait la fin du rêve d'un groupe de membres enthousiastes de "Air Dakota".

A l'occasion des fêtes aériennes du 1 et 2 juillet 2006, le DC-3 français était de nouveau en Belgique, mais cette fois dans sa version initiale à la Force Aérienne Beige: la coque en aluminium pur avec seulement les cocardes belges, les trois couleurs sur la queue et l'immatriculation CWX avec laquelle il fut livré en 1948 à Wevelgem (voir photo de couverture).



#### Bibliografie

- «Het grootse avontuur van de Luchtvaart» door Alvin Josephy, 1963
- «Het avontuur van de SABENA» door Aart De Zitter, 2002
- «La conquête de l'air» door A. van Hoorebeeck, 1967
- «Histoire du DC-3» door Sepp Moser, 1990
- «A Century of Flight» Salamander Book, 2003
- «Take aft» magazine nummer 3, 1998
- «Cockpits en Piloten» door Frans Van Humbeek en Paul Van Caesbroeck, 2005
- «L'Histoire du Douglas DC-3» door Yves Tariel, 1985
- «50 Ans d'aviation militaire» door Mike Donnet, 1997
- «De Luchtmacht» Lannoo, 1992
- «Historiek van de 15 Wing Luchttransport» door Piet Claes, 1992
- «Douglas C-47 DAKOTA, historische des C-47B militaires belges» door G. Cassiman, in de tijdschriften nr 11/1974 en nr 13/1975 van Brussels Air Museum.

#### Bibliographie

- «Het grootse avontuur van de Luchtvaart» par Alvin Josephy, 1963
- «Het avontuur van de SABENA» par Aart De Zitter, 2002
- «La conquête de l'air» par A. van Hoorebeeck, 1967
- «Histoire du DC-3» par Sepp Moser, 1990
- «A Century of Flight» Salamander Book, 2003
- «Take aft» magazine no 3, 1998
- «Cockpits en Piloten» par Frans Van Humbeek et Paul Van Caesbroeck, 2005
- «L'Histoire du Douglas DC-3» par Yves Tariel, 1985
- «50 Ans d'aviation militaire» par Mike Donnet, 1997
- «La Force Aérienne» Lannoo, 1992
- «Histoire du 15 Wing Transport aérien» par Piet Claes, 1992
- «Douglas C-47 DAKOTA, historique des C-47B militaires belges» par G. Cassiman, dans les revue no 11/1974 et no 13/1975 du Brussels Air Museum.

Aan de vooravond van een nieuwe start:

# De 15 Wing en de Belgische expedities in Antarctica

Door Jean-Claude Heurter

Vertaling door Marie-Christine en Paul Buyse

*Ingenieur Alain Hubert staat op het punt te slagen in zijn uitdaging: de installatie van een nieuwe Belgische basis op de Zuidpool. Ter voorbereiding van de installatie zal de Russische ijsbreker "Ivan Papanin" omstreeks 10 januari 2007 de voertuigen nodig voor het transport en de constructie van de basis ter plaatse brengen. Bij het begin van dit nieuwe avontuur kijken we nog eens terug op de bijdrage van de 15 Wing aan de Belgische expedities in de jaren zestig.*

Op 12 November 1957, terwijl Brussel zich klaarmaakte voor de grote wereldtentoonstelling van 1958, scheepden enkele personen in op de Noorse robbenjager "Polarhav" met de Zuidpool als bestemming. De Belgen hadden veel gelezen en gehoord over deze expeditie, geleid door de baron Gaston de Gerlache de Gommery. De kleine groep verliet België en werd door familieleden uitgewuifd, maar slechts enkele kijklustigen hadden de verplaatsing naar de Antwerpse haven gemaakt om het Convooi te zien afvaren.

Om dit resultaat te bereiken moest Gaston de Gerlache, zoon van de commandant Adrien de Gerlache, vechten om de nodige fondsen voor deze expeditie te bekomen. Voorheen hadden er reeds twee promotoren de handdoek in de ring geworpen<sup>1</sup>. Maar de man is vastberaden en de Belgen zullen deelnemen aan een onderzoekscampagne op de Zuidpool te bestuderen in het kader van het "Internationaal Geofysisch Jaar 1958".

Regelmatige radiocontacten zullen plaats vinden om de aandacht van de Belgische bevolking en autoriteiten te trekken. In December 1958 is gans België aan de radio gekluisterd om toch niet het minste nieuws te missen over de "vier vermisten": Gaston de Gerlache, Antoine de Ligne, Jacques Loodts en Charles Hulshaegen. Gelukkig werden ze teruggevonden door een Sovjet vliegtuig Lisunov Li-2<sup>3</sup> dat aan de zoekactie deelnam. In Maart 1959 begint de "de Gerlache ploeg" langzaam aan een triomfale terugreis. Het Belgisch zakenmilieu in Congo wilde niet achter blijven. Wetend dat het klein Noors schip bij de terugkeer langs de

En marge d'un nouveau départ:

# Le 15 Wing et les expéditions belges en Antarctique

Par Jean-Claude Heurter

*L'ingénieur Alain Hubert est en passe de réussir son pari: l'installation d'une nouvelle base antarctique belge. En préparation de cette installation, le brise-glaces russe "Ivan Papanin" déposera vers le 10 janvier 2007 le charroi nécessaire au transport et à l'assemblage de la base. Avant cette nouvelle aventure, jetons un regard en arrière pour rappeler la participation du 15 Wing aux expéditions belges des années soixante.*

Le 12 Novembre 1957, alors que Bruxelles se préparait à la grande exposition universelle de 1958, quelques hommes embarquaient sur un petit phoque norvégien «Polarhav» à destination du continent antarctique. Certes, les Belges avaient beaucoup lu et entendu à propos de cette expédition menée par le baron Gaston de Gerlache de Gommery. Le petit groupe quitta la Belgique sous les signes d'adieux familiaux; peu de badauds avaient fait le déplacement jusqu'au port d'Anvers pour voir partir le convoi<sup>1</sup>.

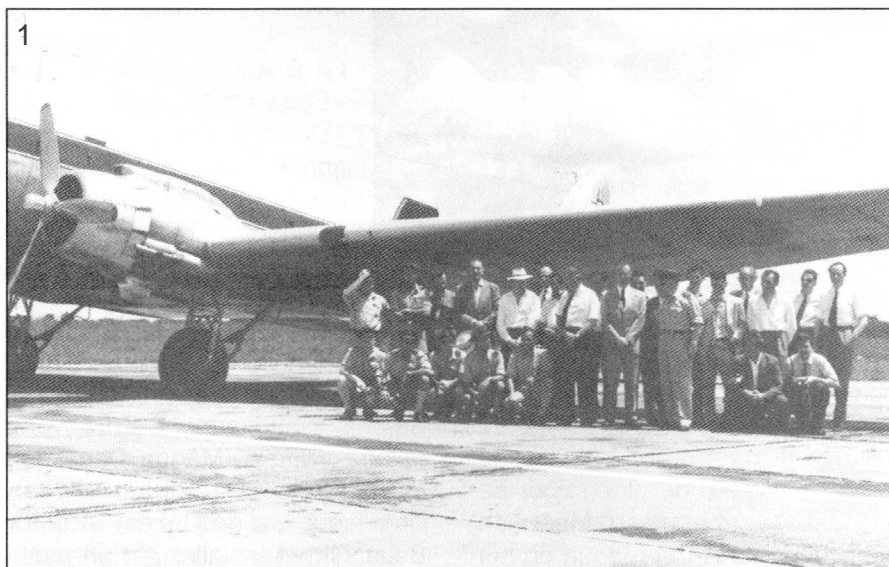
Pour arriver à ce résultat, Gaston de Gerlache, fils du commandant Adrien de Gerlache, dut batailler ferme afin d'obtenir les crédits nécessaires à cette expédition. Avant lui, deux promoteurs avaient déjà dû jeter l'éponge<sup>2</sup>. Mais l'homme est tenace et les Belges participeront à une campagne d'étude de l'Antarctique dans le cadre de l'Année Géophysique Internationale de 1958.

Pour soutenir l'attention du public et des autorités belges, des contacts radiophoniques auront régulièrement lieu. Décembre 1958, la Belgique toute entière est devant son poste de radio pour guetter la moindre nouvelle à propos des «quatre disparus»: Gaston de Gerlache, Antoine de Ligne, Jacques Loodts et Charles Hulshaegen. Heureusement, ils sont récupérés par un Lisunov Li-2 soviétique<sup>3</sup> venu à la rescousse. En mars 1959, le retour de «l'équipe de Gerlache» s'annonçant peu à peu triomphale, les milieux d'affaires belges au Congo ne souhaitent pas être en reste et, sachant que le petit bateau norvégien de retour de l'Antarctique passera au large des côtes africaines, s'arrangent pour inviter l'équipe à plusieurs

Afrikaanse kusten zou varen, nam het de gelegenheid te baat om de bemanning op verschillende recepties uit te nodigen. De "Gerlache-ploeg" zal een bezoek brengen aan Congo terwijl het schip vertrekkend vanuit Kaapstad naar de kleine Congolese kusthaven haven Banana zal opstomen. Dit was het begin van de inzet van de 15 Wing bij de Zuidpoolexpedities.

Verschillende opties zijn mogelijk. SABENA zou, gezien ook haar betrokkenheid bij het Zuidpool project, de ploeg kunnen overvliegen naar Leopoldstad. Daar het hier gaat om een strikt Congolees project, werden door de basis Kamina (BAKA) twee Belgische militaire DC-3's met bemanning tijdelijk ter beschikking gesteld van de "Force Publique". Deze toestellen zullen de vlucht naar Kaapstad uitvoeren om een snelle aankomst van de "de Gerlacheploeg" in Congo te verzekeren. Beide vliegtuigen, de K-30 (OT-CND), met als boordcommandant C. Vingerhoets en majoor G.

Nossin als co-piloot en de K-21 (OT-CWJ) met als boordcommandant T. Migliavacca en co-piloot kolonel Deman, landen in Kaapstad op 1 maart 1959. Ze zijn goed op tijd, want de "Polarhav" komende van de Zuidpool, arriveert op 3 maart in de haven van Kaapstad. Na een officiële



receptie, gegeven door de burgemeester van Kaapstad, vliegen de toestellen op 4 maart via Johannesburg naar Livingstone. Op 5 maart wordt een bezoek gebracht aan de Victoria Falls en wordt de reis verder gezet tot Elisabethstad.

Meerdere Congolese steden ontvangen het bezoek van de ploeg van commandant de Gerlache. Vervolgens gaat het team in de haven van Banana aan boord van de "Polarhav" om de tocht naar België verder te zetten. Het schip legt aan in de haven van Oostende op 2 april 1959 waar de ploeg wordt opgewacht door Koning Boudewijn en een enthousiaste menigte.

Voor de aflossing van "de ploeg Frank Bastin" in januari 1960 wordt opnieuw beroep gedaan op de 15 Wing. Doch deze maal slaat men twee vliegen in één klap! Drie verschillende ploegen gaan aan boord van de DC-6 die de wekelijkse pendeldienst Meisbroek - Kamina verzekert: de overwinteringsploeg geleid door Guido Derom, de ploeg voor de zomercampagne en een ploeg fotogrammetrie geleid door Antoine de Ligne en samengesteld uit personeel van het Militair

réceptions. Un créneau horaire est donc trouvé. «L'équipe de Gerlache» rendra visite au Congo durant le délai nécessaire au bateau pour rejoindre le port de Banane (petit port côtier congolais) au départ de Cape Town. Et c'est le début de l'implication du 15 Wing dans les expéditions antarctiques.

Plusieurs options sont possibles. Etant donné la collaboration de la SABENA dans le projet antarctique, elle aurait pu transporter l'équipe vers Léopoldville. Comme il s'agit d'un projet strictement congolais, deux appareils militaires belges DC-3 et leurs équipages ont été mises à la disposition de la «Force Publique» par la base de Kamina (BAKA). Ces deux avions feront le voyage vers Cape Town pour accélérer l'arrivée de «l'équipe de Gerlache» au Congo. Les deux avions, le K-30 (OT-CND), piloté par le commandant de bord C. Vingerhoets et le co-pilote major G. Nossin, et le K-21 (OT-CWJ) piloté par le commandant de bord

T Migliavacca et son co-pilote colonel Deman, arrivent à Cape Town le 1 mars 1959. Ils sont légèrement en avance, le 3 mars, le «Polarhav», en provenance de l'Antarctique, entre dans le port de Cape Town. Après la réception officielle du maire de Cape Town, les appareils volent le 4 mars via

Johannesburg vers Livingstone. Le 5 mars, après une visite aux Victoria Falls, le voyage continue vers Elisabethville.

Plusieurs villes congolaises reçoivent la visite de l'équipe du commandant de Gerlache. Enfin, l'équipe rejoint le «Polarhav» au port de Banane pour continuer le voyage vers la Belgique. Le bateau entre au port d'Ostende le 2 avril 1959 en présence du Roi Baudouin et d'une foule nombreuse tenue en haleine par la presse.

Pour la relève de «l'équipe Frank Bastin» en janvier 1960, le 15 Wing est encore sollicité. Mais, cette fois, on fait d'une pierre deux coups! Trois équipes différentes embarquent dans le DC-6 de la navette hebdomadaire Meisbroek - Kamina: la nouvelle équipe hivernante emmenée par Guido Derom, l'équipe de la campagne d'été et une équipe de photogrammétrie dirigée par Antoine de Ligne et composée de personnel de l'Institut Géographique Militaire et du 15 Wing. Pour cette mission, un navigateur était nécessaire, ce

Geografisch Instituut en de 15 Wing. Voor deze zending is een navigator onmisbaar, het wordt majoor Joseph Chatelle. Hij zal de navigatie tussen Meisbroek en Kamina verzekeren, alsook deze naar Kaapstad met één (of twee) Dakota's van de "Force Publique"<sup>5</sup>. Spijtig genoeg zijn de weersomstandigheden op de Zuidpool van die aard dat kwaliteitsvolle fotogrammetrie totaal uitgesloten is, deze opdracht zal worden

sera le major Joseph Chatelle. Celui-ci assurera la navigation de Meisbroek à Kamina, et aussi celle vers Cape Town avec le (ou les) Dakota affectés à la Force Publique<sup>5</sup>. Malheureusement, les conditions météo en Antarctique ne sont pas celles attendues pour une campagne de photogrammétrie efficace, celle-ci devra être prolongée durant la campagne d'été suivante. En août 1960, le gouvernement décide de couper les vivres et octroie les subsides juste suffisants pour aller rechercher l'équipe du troisième hivernage.

Novembre 1960, suite aux troubles consécutifs à l'indépendance du Congo, le 15 Wing n'a pas été sollicité pour amener l'équipe de la campagne d'été vers Cape Town. Elle s'est directement embarquée sur le navire danois "Erika Dan" au départ d'Anvers en même temps qu'une équipe du 15 Wing qui fera office de manutentionnaire pour aider à ramener le coûteux matériel scientifique que l'on devait restituer ou bien rembourser.

Le 2 février 1961, à bord du navire danois "Erika Dan"; la troisième équipe hivernante «Derom» quitte définitivement l'Antarctique après avoir fermé la première base "Roi Baudouin"; alors qu'on espérait l'utiliser une dizaine d'années.



verdergezet tot de volgende zomercampagne. In augustus 1960 besluit de regering de geldkraan dicht te draaien en kent nog enkel subsidies toe om de derde overwinteringsploeg terug te halen. Door de aanhoudende onlusten in Congo na de onafhankelijkheid, wordt in november 1960 geen beroep gedaan op de 15 Wing om de ploeg voor de zomercampagne naar Kaapstad te brengen. Maar een ploeg van de 15 Wing scheept te Antwerpen in op het Deense schip "Erika Dan" om het kostelijk wetenschappelijk materiaal dat moet gerestitueerd worden terug te brengen.

Op 2 februari 1961, gaat het derde overwinteringsteam "Derom" aan boord van de Deense "Erika Dan" en verlaat definitief de Zuidpool na de basis "Koning Boudewijn" te hebben gesloten, niettegenstaande gepland was de basis tien jaar te gebruiken.

Maar Gaston de Gerlache en zijn wetenschappelijke ploeg geven zich niet zo maar gewonnen. Opnieuw dweilen ze de gangen van de ministeries af om te trachten de beslissing alsnog te laten veranderen. Met heel veel moeite en met steun van Nederland slagen zij hierin. In November 1963 vertrekt het Deens poolschip "Magga Dan" met aan boord een nieuwe Belgisch-Nederlandse overwinteringsploeg onder de leiding van ingenieur Lucien Cabes. Het schip heeft tevens een nieuwe uitrusting aan boord om een kleine ploeg van de Zeemacht onder leiding van Kapitein ter zee Hervé Hutse toe te laten een nieuwe basis "Koning Boudewijn" op te richten. Het merendeel van de leden

Mais Gaston de Gerlache et son comité scientifique ne s'avouent pas vaincus. A nouveau, ils arpentent les couloirs des ministères pour tenter de modifier la décision. Avec peine et en collaboration avec les Pays-Bas, ils y parviennent. En novembre 1963, le navire polaire danois "Magga Dan" emporte une nouvelle équipe hivernante belgo-néerlandaise (menée par l'ingénieur Lucien Cabes) et une nouvelle base "Roi Baudouin" à installer par un petit groupe de la Force Navale (mené par le lieutenant de vaisseau Hervé Hutse). La majorité des membres de l'équipe hivernante est composée de vétérans des précédentes expéditions.

Vient le temps de la relève de "l'équipe Cabes": Afin de réduire l'immobilisation du personnel<sup>6</sup>, Gaston de Gerlache sollicite le Ministère de la Défense Nationale pour emmener par avion militaire l'équipe de relève de l'ingénieur Wim Bogaerts en vue de l'hivernage 1965 et les membres de la campagne d'été (océanographes, zoologistes, glaciologues, géologues et topographes). Le 27 décembre 1964, une courte cérémonie d'adieu a lieu à Meisbroek en présence des autorités civiles et du représentant du Roi. Le DC-6 (KY-2) piloté par le capitaine Fraipont et l'adjudant Richard s'envole, direction Cape Town via Tripoli, Kano et Luanda. L'avion arrive à Hoedspruit, aérodrome proche de Cape Town, le 29 décembre 1964 après 25 heures de vol dont seulement 13 heures de jour. Retour de la mission dès le 1 janvier 1965, arrivée à Meisbroek le 3 janvier en un peu plus de 22 heures de vol.

A la mi-février, un DC-6 empruntera la même route

van de overwinteringsploeg bestaat uit veteranen van de vorige expedities.

Eind 1964 breekt het ogenblik aan dat de "ploeg Cabes" moet worden afgelost. Om de immobiliteit van het personeel zo kort mogelijk te houden, verzoekt Gaston de Gerlache het Ministerie van Landsverdediging om voor de overwintering 1965 de vervangingsploeg van ingenieur Wim Bogaerts alsmede de leden welke deel uitmaken van de zomercampagne (oceanografen, zoologen, glaciologen, geologen en topografen) per vliegtuig over te brengen<sup>6</sup>. Op 27 december 1964 heeft in tegenwoordigheid van de burgerautoriteiten en een afgevaardigde van de koning een korte afscheidsceremonie plaats op de basis van Meisbroek. De DC-6 (KY-2) bestuurd door kapitein Fraipont en adjudant Richard, vliegt naar Kaapstad via Tripoli, Kano en Luanda. Op 29 december 1964 landt het toestel op Hoedspruit, een vliegveld dicht bij Kaapstad, na 25 uur vlucht waarvan slechts 13 uur overdag. De terugvlucht begint op 1 januari 1965 en na een vlucht van 22 uur landt de KY-2 op 3 januari 1965 op Meisbroek.

Midden februari voert een DC-6 een gelijkaardige vlucht uit en brengt de overwinteringsploeg van Lucien Cabes terug samen met de zomerploeg door de overwinteringsploeg gekscherend "de toeristen" genoemd.

Gedurende elke zomercampagne wordt een luchtfotoaaf ingeschakeld (François Lepère 1959-60; Jean-Pierre Deruyck 1960-61, 1965-66 en 1966-67), de laatste twee jaar met Léon Lambert van de Landmacht als piloot.

Het principe van de aflossingsvluchten bestaat erin om na Kerstdag de nieuwe overwinteringsploeg samen met de ploeg van de zomercampagne naar Kaapstad te brengen waar deze groep zal inschepen op het Deens poolschip "Magga Dan". Daarna

keren de vliegtuigen ledig terug naar Meisbroek om een maand en half later, dus in het jaar daarop, terug te keren naar Kaapstad om de afgaande overwinteringsploeg samen met het zomerteam op te halen<sup>7</sup>.

In de loop van februari 1967 vindt dan de laatste opdracht plaats die het trieste voorrecht geniet de overwinteringsploeg van geoloog Tony van Autenboer (overwintering 1966) samen met het zomerploeg terug te brengen. Deze beide teams zullen samen definitief de tweede basis "Koning Boudewijn" sluiten.

De DC-6-vliegtuigen van het 21 Smaldeel zullen aldus in het kader van de Belgisch-Nederlandse Zuidpoolexpedities zes lange afstandsvluchten uitgevoerd hebben<sup>8</sup>.

Drie andere zomercampagnes zullen plaats vinden in samenwerking met Zuid-Afrika vanop de basis die "SANAE" genoemd wordt (South African National Antarctic Expedition) gevolgd door een nummer. De Belgen hebben aan de zomercampagnes "SANAE" 9,

pour ramener l'équipe hivernante descendante de Lucien Cabes et l'équipe de la campagne d'été, qualifiée de «touristes» par les hivernants.

Durant chaque campagne d'été, un photographe sera affecté à la photographie aérienne (François Lepère-1959-60, Jean-Pierre Deruyck-1960-61, 1965-66, 1966-67), ces deux dernières années avec le pilote Léon Lambert de la Force Terrestre.

Le principe de ces missions est donc, après la Noël, d'emmenner la nouvelle équipe hivernante et l'équipe de la campagne d'été vers Cape Town où ce groupe embarque sur le navire polaire danois «Magga Dan». Le retour vers Meisbroek se fait à vide pour revenir à Cape Town un mois et demi plus tard, soit l'année suivante, pour rechercher l'équipe hivernante descendante et l'équipe d'été<sup>7</sup>.

La dernière mission, en février 1967, aura le triste privilège de ramener la dernière équipe hivernante du géo-



logue Tony Van Autenboer (hivernage 1966) ainsi que l'équipe d'été qui, ensemble, auront fermé définitivement la deuxième base «Roi Baudouin».

Les DC-6 de la 21 Escadrille auront ainsi exécuté six missions à longue distance au profit des Expéditions antarctiques belgo-néerlandaises<sup>8</sup>.

Trois autres campagnes d'été auront lieu en collaboration avec l'Afrique du Sud sur et aux alentours de leur base nommée «SANAE» (South African National Antarctic Expedition) suivie d'un numéro. Les Belges ont participé aux campagnes d'été mettant en place les expéditions SANAE 9, 10 et 11. Lors de la campagne 1967-68, Jean-Pierre Deruyck sera le photographe «attitré» du Cessna piloté par le commandant Roger Arnhem de la Force Terrestre. Lors de la dernière campagne, le commandant Marcel Schollaert de la Force Aérienne fut le pilote du deuxième avion du type Otter<sup>9</sup>.

10 en 11 deelgenomen. Voor de campagne 1967-68 wordt Jean-Pierre Deruyck als officiële fotograaf aangesteld aan boord van de "Cessna" bestuurd door de commandant Roger Arnhem van de Landmacht. Tijdens de laatste campagne is het commandant Marcel Schollaert van de Luchtmacht die het tweede toestel van het type "Otter" zal besturen.



**Legende bij de foto's:**

Foto 1: Leden van de "expeditie de Gerlache" poseren samen met de bemanningen bij een (de OT-CWJ) van de twee DC-3s die hen op 3 maart 1959 in Kaapstad kwamen ophalen. (Collectie G. de Gerlache, foto van R. Careis).

Foto 2: Op 27 december 1964 vertrekt de overwinteringsploeg 1965 van op Meisbroek. In het midden van de foto Gaston de Gerlache op de tarmac van de militaire luchthaven Batavia. (Collectie G. de Gerlache).

Foto 3: Maart 1967, de DC-6 (KY-2) bij een tussenlanding op het eiland São Tomé op weg naar Kaapstad. (Foto J-P Deruyck).

Foto 4: De DC-6 bemanning van majoor Provost poseert voor het militair weekblad FM ter gelegenheid van de laatste verbinding met Kaapstad in maart 1967. (Foto archief VZW DAKOTA).

**Lègende des photos:**

Photo 1: Les membres de «l'expédition de Gerlache» posent avec les équipages devant un (le OT-CWJ) des deux DC-3 venus les chercher à Cape Town le 3 mars 1959. (Collection G. de Gerlache, photo de R. Careis).

Photo 2: Le 27 décembre 1964 à Meisbroek, départ de l'équipe de l'hivernage 1965. Au centre de la photo Gaston de Gerlache sur le tarmac de l'aérogare militaire Batavia. (Collection G. de Gerlache).

Photo 3: Mars 1967, de DC-6 (KY-2) à l'escale sur l'île de São Tomé en route vers Cape Town. (Photo J-P Deruyck).

Photo 4: L'équipage DC-6 du major Provost pose pour le journal militaire FM, ayant réalisé la dernière liaison vers Cape Town. (Photo archives ASBL DAKOTA).

**Oproep tot de Lezers**

Om volledig te zijn zou de auteur de samenstelling van de bemanningen willen kennen (piloten, copiloten, navigators, boordmecaniciëns, stewards) van de vluchten Meisbroek - Kamina, Kamina - Kaapstad en Meisbroek - Kaapstad, alsook de data van de opdrachten. Ongelukkig genoeg is deze informatie slechts gedeeltelijk terug te vinden in de archieven van het DAKOTA Documentatiecentrum. Gelieve DAKOTA te contacteren of rechtstreeks Jean-Claude Heurter: tel 085-253350 of e-mail [jean-claude.heurter@scarlet.be](mailto:jean-claude.heurter@scarlet.be)

**Appel aux lecteurs**

Pour être complet, l'auteur souhaite connaître la composition des équipages (pilotes, copilotes, navigateurs, mécaniciens de bord, stewards) ayant participé à ces navettes Meisbroek - Kamina, Kamina - Cape Town et Meisbroek - Cape Town, ainsi que les dates des missions. Les archives du Centre de documentation Dakota, malheureusement, ne répondent que partiellement à ces questions. Veuillez contacter DAKOTA ou directement Jean-Claude Heurter, tél 085/25.33.50 ou e-mail: [jean-claude.heurter@scarlet.be](mailto:jean-claude.heurter@scarlet.be)

1 Voor deze eerste reis was de "Polarhav" vergezeld van de "Polarsirkel" die de brandstof en honden aan boord nam. Jacques Giot, lid van de "de Gerlache ploeg" vergezeldde de "Polarsirkel".

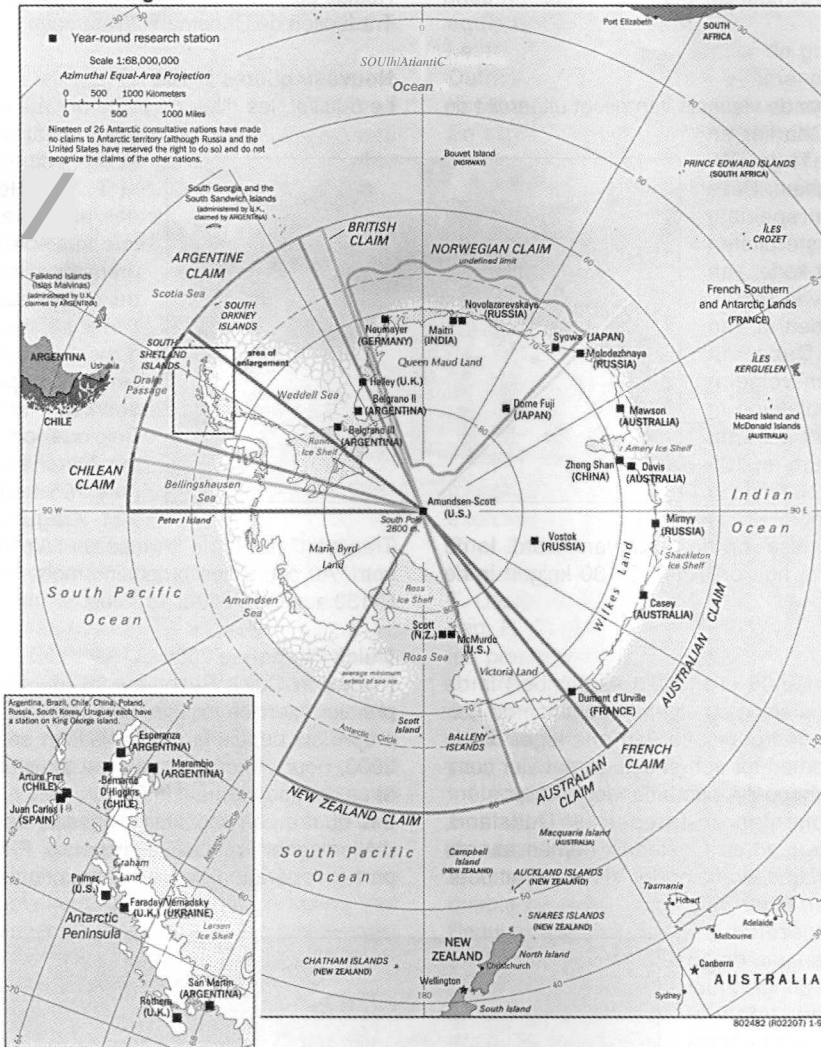
2 Mr E. Hoge van het Koninklijk Meteorologisch Instituut en kapitein F. Bastin die de leiding zal nemen van de tweede expeditie.

1 Pour ce premier voyage le «Polarhav» était accompagné du «Polarsirkel» qui avait embarqué tout le carburant et les chiens. Un membre de l'équipe Jacques Giot, les accompagnait.

2 Mr E. Hoge de l'Institut Royal Météorologique et le capitaine F. Bastin qui commandera la seconde expédition.



Antarctic Region



3 De Lusinov Li-2 is de in Rusland onder licentie gebouwde Dakota DC-3/C-47.

4 De namen van de andere bemanningsleden zijn niet gekend.

5 De namen van de bemanningsleden zijn ongekend.

6 Het gebruik van het vliegtuig tussen Meisbroek en Kaapstad laat toe de mannen van de expedities gedurende drie extra weken per reis, dus zes in totaal, in België te blijven.

7 De opgaande overwinteringsploeg is een ploeg die gedurende poolwinter ter plaatse blijft, dus 13 maanden. De zogenaamde zomerploeg vergezelt de overwinteringsploeg om specifieke onderzoeken uit te voeren die geen permanent verblijf vragen. Beide ploegen worden samen per schip vervoerd. Na een maand in de antarctische wateren komt het schip terug met de zomerploeg en de overwinteringsploeg die 13 maanden ter plaatse was. Om tijd uit te sparen, worden die twee ploegen midden-maart tussen Kaapstad en België per DC-6 vervoerd.

8 Bijna alle namen van de bemanningsleden van deze vluchten zijn ongekend.

9 In het "Brussels Air Museum" wordt de eerste "Otter" (OO-SUD) tentoongesteld. Die ongelukkig zwaar beschadigd werd in december 1960. In november 1965 werd het toestel vervangen door een toestel van hetzelfde type dat laattijdig, in november 1967, de registratie OO-HAD kreeg. Het toestel werd zwaar beschadigd in februari 1970, verschillende onderdelen zijn opgeslagen in het museum.

3 Le Lusinov Li-2 est le Dakota DC-3/C-47 construit sous licence en Russie.

4 Les noms des autres membres d'équipage ne sont pas connus.

5 Les noms des membres des équipages DC-6 et DC-3 sont inconnus.

6 A l'aller comme au retour, utiliser l'avion pour se rendre à Cape Town permet aux hommes de rester en Belgique trois semaines supplémentaires par voyage, soit six semaines au total.

7 L'équipe hivernante montante est une équipe qui va passer le futur hiver austral sur place, soit une durée de treize mois. L'équipe d'été l'accompagne pour réaliser des travaux spécifiques qui ne nécessitent pas une présence permanente. Le bateau amène ces deux équipes ensemble. Après un mois de présence dans les eaux antarctiques, le bateau repart avec l'équipe d'été et l'équipe hivernante qui a passé les derniers treize mois dans la base beige. De nouveau pour économiser du temps, ces deux équipes descendent du bateau à Cape Town et reviennent par DC-6 à la mi-mars.

8 La composition complète des équipages n'est pas connue.

9 Au «Brussels Air Museum» est exposé le premier Otter (OO-SUD), malencontreusement rendu inutilisable fin décembre 1960. En novembre 1965, il fut remplacé par un autre exemplaire immatriculé OO-HAD sur le tard en novembre 1967. Il fut accidenté en février 1970. Des composants sont toujours stockés dans les réserves du musée.



Samengesteld door Axel Vermeesch, Stefaan Wolput en John Tankrey

Rédigé par Axel Vermeesch, Stefaan Wolput et John Tankrey  
Traduction de Christophe Waterkeyn

### Nieuwe C-130 piloten

Op 5 juli werden te Bevekom de vleugels van piloot uitgereikt de kapiteins G. Gochel en Charlier en aan de adjudanten B. Thijs, W. Martens en T. Van Houteghem. Deze vleugeluitleiking had een speciaal karakter omdat dit de eerste piloten zijn die gevormd zijn in het kader van het nieuwe statuut "Piloot van Defensie" die hun opleiding deden in een internationale context... Deze vijf toekomstige C-130 piloten volgden eerst een academische opleiding in België, vlogen daarna 103 uren op Marchetti SF-360 in Bevekom en 105 uren op de Embraer EMB-121 Xingu in "Ecole d'Aviation de Transport" (EAT) van "L'Armée de l'Air Française" op de basis van Avord. In de komende maanden zullen zij hun opleiding C-130 krijgen in de VSA en in de 15 Wing.



### Nouveau pilotes C-130

Le 5 juillet, les ailes de pilote ont été décernées à Beauvechain aux capitaines G. Gochel et Charlier et aux adjudants B. Thijs, W. Martens et T. Van Houteghem. Cette remise des ailes était empreinte d'un caractère tout spécial parce qu'ils étaient les premiers pilotes formés dans le cadre du nouveau statut de "Pilote de la Défense" qui prévoit leur formation dans un contexte international. Ces cinq futurs pilotes C-130 ont d'abord suivi une formation académique en Belgique, ont ensuite volé 103 heures sur Marchetti SF-360 à Beauvechain puis 105 heures sur l'Embraer EMB-121 Xingu à l'Ecole d'Aviation de Transport" (EAT) de l'Armée de l'Air Française sur la base d'Avord. Au cours des prochains mois, ils recevront leur formation C-130 aux USA et au 15 Wing.

### Quick Response 2006

De oefening Quick Response 06 (13 tot 28 september) is de eerste belangrijke militaire oefening op eigen bodem van de Belgische Defensie sedert de reorganisatie van ons leger die in 2000 gestart werd om te komen tot een structuur met vier componenten en één gemeenschappelijke commandostructuur.

De vier Belgische componenten en troepen uit Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Oostenrijk namen aan de fictieve vredesondersteunende operatie onder VN mandaat deel. In totaal werden ongeveer 8000 militairen en 2500 voertuigen ingezet.

Voor de C-130 bemanningen van de 15 Wing waren 19 opdrachten gepland met een totaal van 87 vluchten: troepen-transport, stormlandingen parachutages van manschappen en materiaal en evacuaties, zowel bij dag als bij nacht. Er werden parachutages uitgevoerd boven de Noordzee en op verschillende droppingzones in België. Op 18 september voerden vier C-130s met paracommando's van het 2 Bataljon een stormlanding met uit op Koksijde om de luchthaven te beveiligen. Op 22 september voerden vier C-130s met paracommando's van het 3

Bataljon, begeleid door F-16s van de 10 Wing, een "non-combatant evacuation operation" (NEO) uit om een groep vluchtelingen te evacueren van het vliegveld van Saint-Hubert.

Onze Defensie kon gedurende Quick Response nieuwe procedures uittesten en haar eenheden en middelen evalueren. Op tien dagen tijd voerden de eenheden een ontscheping uit, en stormlanding en een opmars van 300 km van de stranden in het Noorden naar de Ardense heuvels alwaar een NEO uitgevoerd

### Quick Response 2006

L'exercice Quick Response 06 (du 13 au 28 septembre) est le premier exercice militaire important de la Défense belge sur son propre sol depuis la réorganisation de notre armée, débutée en 2000, pour déboucher sur une structure à quatre composantes et un commandement intégré.

Les quatre composantes belges et des troupes en provenance d'Allemagne, France, Luxembourg, Pays-Bas et Autriche prirent part à l'opération fictive du maintien de la paix sous mandat ONU. Au total, 8000 militaires et 2500 véhicules environ ont été incorporés.

Pour les équipages C-130 du 15 Wing, 19 missions ont été planifiées avec un total de 87 vols : transport de troupes, atterrissages d'assaut, parachutages de personnels et de matériels, évacuations, aussi bien de jour que de nuit. Les parachutages ont eu lieu au-dessus de la Mer du Nord et de diverses zones de largage en Belgique.

Le 18 septembre, quatre C-130s ont exécuté un atterrissage d'assaut avec des paracommando's du 2 Bataillon à Coxyde dans le but de sécuriser l'aéroport. Le 22 septembre, quatre C-130s, escortés par des F-16s de 10 Wing, exécutaient une NEO (non-combatant evacuation operation) avec des paracommando's du 3 Bataillon, afin d'évacuer un groupe de réfugiés de la plaine d'aviation de Saint-Hubert.

Au cours de l'exercice Quick Response, notre Défense a pu tester de nouvelles procédures et a pu évaluer ses unités et les moyens. En 10 jours, les unités ont effectué un débarquement, un atterrissage d'assaut et une progression de 300 km depuis les plages du Nord aux collines ardennaises là où une opération NEO a pu être menée à bien. Le 15 Wing a de nouveau apporté sa pierre à l'édifice de la réussite!





werd. De 15 Wing droeg alweer haar steentje bij tot het succes!

### Prijs "Challenge Etienne Dufosse" 2006 naar C-130 bemanning

Op 10 mei 1940, de eerste oorlogsdag, schiet luitenant Etienne Dufosse een Duits vliegtuig neer, maar wordt helaas zelf slachtoffer van zijn moed en wordt op zijn beurt neergehaald. Ter herinnering aan haar zoon richt mevrouw Dufosse-Van Haelteren onmiddellijk na de oorlog op het kerkhof van Brussel een erepark op als rustplaats voor alle gesneuvelde Belgische vliegers van Wereldoorlog II. Op dit erepark organiseert de Luchtmacht jaarlijks op 11 november om 11 uur een herdenkingsplechtigheid.

Ook een prijs "Challenge Etienne Dufosse" wordt jaarlijks toegekend aan een bemanning of een piloot die overleed tijdens het uitvoeren van een opdracht of tengevolge daarvan; of die blij gaf van uitstekend "airmanship" gedurende een zending in operaties of gedurende een oefening; of die een interessante ontdekking heeft gedaan.

Voor 2006 werd de prijs toegekend aan de verdienstelijke C-130 bemanning van boordcommandant kapitein 1. Casier: tweede piloot onderluitenant D. Vanhaeren, flightengineer adjudant R. Pauwels, en de loadmaster-stewards 1st sergeant-majors R. Nyssens en K. Ceulemans. Deze bemanning werd door de commandant van het ISAF "Airlift Coordination Center" bijzonder geprezen voor de uitvoering en de goede afloop van een voor ISAF uitermate belangrijke opdracht naar Zaranj,, in moeilijke operationele en meteorologische omstandigheden. Het vliegveld van Zaranj is gelegen in het gebergte op de grens tussen Afghanistan en Iran. Deze opdracht was belangrijk voor de stabilisatie van de regio in het westelijk grensgebied van Afghanistan. Deze eervolle prijs werd uitgereikt op het feest van de Luchtcomponent te Bevekom op 13 oktober. In naam van deze bemanning, die op zending was, werd de prijs in ontvangst genomen door luitenant-kolonel vlieger Mike De Coninck, commandant van de vlieggroep 15 Wing.

Het is reeds de derde keer dat deze eervolle prijs toegekend wordt aan de 15 Wing. In 1979 ontving kolonel A. Blume, commandant van de 15 Wing, de prijs voor zijn uitzonderlijke prestaties en die van de ganse wing gedurende het jaar en vooral gedurende de operatie in Shaba 1978. Als bevelhebber mocht kolonel K. Vervoort in 1985 de prijs in ontvangst nemen, uitzonderlijk toegekend aan de 15 Wing als eenheid, voor haar grote inzet gedurende humanitaire opdrachten.

### Detachement 15 Wing naar Afghanistan

ISAF staat, sinds september, volledig onder NAVO bevel, zelfs de Amerikaanse troepen. De Belgische regering besliste dan ook een vanaf november opnieuw een C-130 ter beschikking te stellen van de bevelhebber van ISAF. Het detachement van de 15 Wing bestaat uit een vijftiental personen en is gestationeerd op Kabul International Airport (KAIA). De duur van de inzet is alvast gepland tot einde april 2007 met maandelijkse aflossingen.

### Bemanningen 15 Wing op vluchtsimulatoren

De bemanningen van de 15 Wing krijgen reeds lang een gedeelte van hun training op aangepaste vluchtsimulatoren. De bemanningen van de Airbus A-310 trainen twee maal per jaar gedurende een week bij Lufthansa in Berlijn of Frankfurt. Bemanningen Embraer ERJ-135 en ERJ-145, Falcon-20 en Falcon-900 volgen per jaar vier sessies van vier uur in het "Dassault Flight Safety Center" in Parijs.

C-130 bemanningen oefenen één maal per jaar op de vluchtsimulator bij "Canadian Aviation Electronics" (CAE) in Tampa, Florida USA. Gedurende hun verblijf van een week ondergaan zij vier sessies van telkens vier uur "flightsim training".



### Prix "Challenge Etienne Dufosse" 2006 décerné à un équipage C-130

Le 10 mai 1940, premier jour de guerre, le lieutenant Etienne Dufosse abat un avion allemand, mais est lui-même malheureusement victime de son courage et est à son tour abattu. En souvenir de son fils, Madame Dufosse-Van Haelteren érige immédiatement après la guerre une plaine d'honneur dans le cimetière de Bruxelles comme emplacement où peuvent reposer tous les aviateurs belges morts durant la seconde guerre mondiale. C'est sur cette plaine d'honneur que la Composante Aérienne organise chaque année une cérémonie du souvenir le 11 novembre à 11 heures.

Un prix "Challenge Etienne Dufosse" est également attribué annuellement à l'équipage ou au pilote qui sont décédés dans l'exercice de leur mission ou des suites de cette dernière; soit aussi celui qui a fait preuve d'un excellent "airmanship" au cours d'une mission en opération ou durant un exercice; ou celui qui a fait une découverte intéressante.

Pour l'année 2006, le prix a été attribué non sans mérite à l'équipage C-130 du commandant de bord, le capitaine T. Casier: le sous lieutenant D. Vanhaeren, second pilote; l'adjudant R. Pauwels, le flightengineer; et les loadmaster-stewards, les premiers sergents-majors R. Nyssens et K. Ceulemans. Le commandant de l'ISAF "Airlift Coordination Center" a tout spécialement apprécié cet équipage lors de l'exécution et du bon déroulement de la mission particulièrement importante de l'ISAF pour Zaranj, dans des conditions opérationnelles et météorologiques difficiles. L'aéroport de Zaranj est situé en montagne à la frontière de l'Afghanistan et de l'Iran. Cette mission était importante pour la stabilisation de la région située dans la zone frontière occidentale de l'Afghanistan. Ce prix remarquable fut remis lors de la fête de la Composante Aérienne à Beauvechain le 13 octobre dernier. Au nom de l'équipage parti en mission, le lieutenant-colonel aviateur Mike De Coninck, commandant du groupe de vol du 15 Wing, a accepté ce prix.

C'est déjà la troisième fois que ce prix prestigieux revient au 15 Wing. En 1979, le colonel A. Blume, commandant du 15 Wing, reçut le prix en récompense de ses prestations extraordinaires ainsi que celles de tout le Wing au cours de l'année et principalement lors de l'opération au Shaba en 1978. En tant que chef de corps, le colonel K. Vervoort put recevoir en 1985 le prix attribué exceptionnellement au 15 Wing en tant qu'unité pour son engagement important durant les missions humanitaires.

### Détachement 15 Wing en Afghanistan

L'ISAF est depuis septembre entièrement sous commandement OTAN, même les troupes américaines. Le gouvernement belge a décidé dès lors, qu'à partir de novembre il mettrait à nouveau un C-130 à la disposition du commandant ISAF. Le detachement du 15 Wing consistera d'une quinzaine de personnes et est stationné à Kabul International Airport (KAIA). La durée de la mission est déjà planifiée jusqu'au mois d'avril 2007 avec des rotations mensuelles.

### Equipages du 15 Wing sur simulateurs de vol

Les équipages du 15 Wing reçoivent déjà depuis longtemps une partie de leur formation sur simulateurs de vol adaptés.

Les équipages de l'Airbus A-310 s'entraînent deux fois par an pendant une semaine chez Lufthansa à Berlin ou à Francfort..

Les équipages des Embraer ERJ-135 et ERJ-145, Falcon-20 et Falcon-900 suivent chaque année quatre sessions de quatre heures au "Dassault Flight Safety Center" à Paris.

Les équipages C-130 s'exercent une fois par an sur le simulateur de vol à la "Canadian Aviation Electronics" (CAE) à Tampa, en Florida aux USA. Durant leur séjour d'une semaine, ils subissent 4 sessions de chaque fois quatre heures de "flightsim training".