



NEWS

N° 38, April 2007
Avril



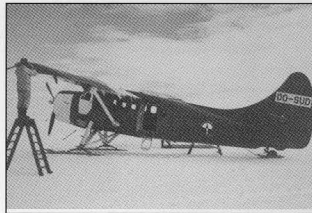
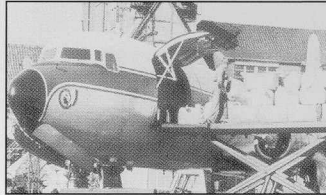
**1970-1971 DC-6 Pakistan
15 Wing & Antarctica, part2
Interview Thierry Fabre**

Dakota News

Inhoud



- Blz 3 Editoriaal
- Blz 4 Dakota Flash
- Blz 7 Tyfoon in
Oost-Pakistan, huma-
nitaire zendingen met
DC-3
- Blz 13 De 15 Wing en de
Belgische expedities in
Antarctica
- Blz 18 Een C-130 in Congo,
met commandant
Thierry Fabre
- Blz 25 15 Wing vandaag



Sommaire

- P 3 Editorial
- P 4 Dakota Flash
- P 7 Typhon au Pakistan
oriental, missions huma-
nitaires en DC-6
- P 13 Le 15 Wing et les
expéditions belges en
Antarctique
- P 18 Un C-130 au Congo,
avec commandant
Thierry Fabre
- P 25 Le 15 Wing aujourd'hui

Omslagfoto: schilderij "De 15 Wing" door kunstenaar adjudant David Vertinden, geschonken aan de onderofficieren van de Wing, kort voor zijn overlijden in december 1981

En couverture: tableau "le 15 Wing", offert aux sous-officiers du Wing par l'artiste David Verlinden, peu avant sa mort en décembre 1981

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-Chris-
tine en Paul Buyse, Jos Thewissen

Foto's: Jacques Van Hyfte

Druk: Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch

Adres:

Dakota - 15 Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Meisbroek

Tel: (02) 7524650 Fax: (02) 7524651

e-mail: dakota_melsbroek@skynet.be

dakota_archives@skynet.be

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

Website 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-Chris-
tine et Paul Buyse, Jos Thewissen

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) 752 46 51

e-mail: dakota_melsbroek@skynet.be

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



De jaarlijks terugkerende tyfoons en overstromingen in Bangladesh en het grote leed van de arme bevolking zijn ons voldoende bekend. Maar in december 1970 was de natuurramp zo groot dat noodhulp van over de hele wereld naar het toenmalige Oost-Pakistan werd gestuurd. Ons land bleef daarbij niet achter en de DC-6 toestellen van de 15 Wing werden ingezet om een medisch detachement en hulpgoederen ter plaatse te brengen. Onze redacteur beschrijft in dit nummer het verloop van de operatie aan de hand van de informatie in ons archief en getuigenissen van enkele DC-6 piloten. Kolonel-geneesheer b.d. Ivan Biesemans, die deel uitmaakte van het medisch detachement, beschrijft de operatie zoals hij ze beleefde.

Dit jaar keert België terug naar Antarctica als lid van de nieuwe «International Polar Foundation». Vijf militairen zullen op de nieuwe Belgische poolbasis «Prinses Elisabeth» deelnemen aan dit wetenschappelijk avontuur. In het vervolg op zijn artikel «De 15 Wing en de Belgische expedities in Antarctica» in ons vorig nummer, legt de schrijver Jean-Claude Heurter de nadruk op het werk van zes militairen van de 15 Wing die in de jaren zestig deel namen aan verschillende Belgische Zuidpoolexpedities.

DAKOT A sprak met commandant-vlieger Thierry Fabre over de permanentie met C-130 die hij in de OR Congo volbracht in 2006: de opdrachten, de ervaring en problemen en zijn liefde voor het land en zijn bevolking.

In de rubriek «De 15 Wing vandaag» publiceren wij het grootste gedeelte van de toespraak die kolonel-vlieger J. Lippens, bevelhebber van de 15 Wing, hield op de nieuwjaarsreceptie 2007. Hij schetst hierin een kort overzicht van de prestaties van de 15 Wing in 2006 en werpt een blik op 2007. Wij zijn hem zeer dankbaar voor zijn toelating tot publicatie.

Verder vindt u onze vaste rubrieken «DAKOTA Flash» met nieuws over het reilen en zeilen van onze vereniging en «Leden schrijven ons» waar u uw mening en reacties betreffende onze vzw DAKOT A en DAKOT A News kwijt kunt.

Tenslotte melden wij u dat de vzw DAKOTA de vroegere bar van de onderofficieren in gebruikgenomen heeft. We danken de 15 Wing voor het ter beschikking stellen van dit lokaal, maar onze dankbaarheid gaat vooral uit naar onze vrijwilligers van de ploeg «Restore Boxcar». Na de zomer 2006 begonnen zij onder de leiding van Jean Dries en vol goede moed aan het opfrissen en herinrichten van deze ruimte. Wij uitnodigen u dan ook vriendelijk uit voor een bezoek en om het resultaat te bewonderen.

René Hoeben
Voorzitter



Le retour annuel des typhons et inondations au Bangladesh de même que la misère de sa population si démunie nous sont hélas bien connus. Mais, en décembre 1970, la catastrophe était d'une telle ampleur que des secours furent dépêchés du monde entier vers ce qui était à l'époque le Pakistan oriental. Notre pays a participé à cette action en assurant, avec le concours des DC-6 du 15 Wing, le transport d'un détachement médical et de secours vers cette région. Dans cette édition, notre rédacteur décrit le déroulement des opérations, ceci sur base des informations disponibles dans nos archives et des témoignages de quelques pilotes de DC-6. Le colonel-médecin e.r. Ivan Biesemans qui faisait partie du détachement médical, nous décrit cette opération telle qu'il l'a vécue.

Cet année, la Belgique retourne en Antarctique en qualité de membre de la nouvelle «International Polar Foundation». Cinq militaires vont prendre part à cette aventure scientifique sur la nouvelle base polaire beige «Princesse Elisabeth». Dans la suite de son article «Le 15 Wing et les expéditions belges en Antarctique» paru dans notre édition précédente, l'auteur Jean-Claude Heurter souligne le travail accompli par six militaires du 15 Wing qui, dans les années soixante, prirent part à plusieurs expéditions belges au P61e Sud.

Dakota s'est entretenu avec le commandant-aviateur Thierry Fabre sur la permanence qu'il a effectuée en C-130 en République Démocratique du Congo en 2006: les missions, les expériences vécues, les problèmes et son amour pour ce pays et sa population.

Dans la rubrique «de 15 Wing aujourd'hui», nous publions l'essentiel du discours prononcé par le colonel-aviateur J. Lippens, commandant du 15 Wing, lors de la réception de nouvel an 2007. Il décrit succinctement les prestations du 15 Wing en 2006 et pose un regard sur l'année 2007. Nous le remercions bien vivement de nous avoir autorisés à publier son discours.

Pour le reste, vous trouverez nos rubriques habituelles «Dakota Flash», reprenant la vie de notre association, et «Les membres nous écrivent» dans laquelle vous êtes invités à nous faire part de vos avis et réactions en ce qui concerne notre asbl Dakota et Dakota News.

Pour terminer, nous vous informons que l'asbl Dakota a pris possession de l'ancien bar des sous-officiers. Nous remercions le 15 Wing pour la mise à notre disposition de ce local et notre gratitude va surtout vers nos bénévoles de l'équipe «Restore Boxcar». A la fin de l'année 2006, celle-ci a entamé, pleine de bonne volonté et sous la direction de Jean Dries, la restauration et la réinstallation de cet espace. Nous vous invitons à la visiter et à admirer le résultat.

René Hoeben
Président

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Ledenbijdrage 2007

Ongeveer 420 leden betaalden reeds hun bijdrage voor 2007, maar een honderdtal deed dat nog niet. Wij bieden hen graag de mogelijkheid alsnog 15 Euro te storten op ons rekeningnummer 438-1064121-48.

Wij danken van harte iedereen die ons door zijn bijdrage de mogelijkheid biedt het project van onze stichter en bezieler, kolonel vlieger Jo Huybens verder te zetten.

Zij die reeds hun lidgeld 2007, betaalden maar nog geen nieuwe lidkaart ontvingen, vinden deze ingesloten bij dit nummer.

Contributón 2007

Environ 420 membres ont déjà payé leur contribution pour 2007, mais une centaine d'entre vous ne l'a pas encore fait. A ces derniers, nous offrons volontiers la possibilité d'encore verser 15 euros sur notre numéro de compte 438-1064121-48. Nous remercions de tout coeur tout ceux qui, par leur contribution, nous offrent la possibilité de poursuivre le projet de notre fondateur et inspirateur, le colonel aviateur Jo Huybens. Ceux qui sont en règle de cotisation pour 2007, mais qui n'ont pas encore reçu leur nouvelle carte de membre, la trouveront jointe à cette édition.

De 15 Wing dankt de vrijwilligers van DAKOTA

Op vrijdag 11 december 2006 werden de vrijwilligers die zich wekelijks inzetten om het patrimonium en de historie van de 15 Wing in ere te houden door kolonel-vlieger J. Lippens, bevelhebber van de 15 Wing, bedankt voor hun inzet. Hij bood hen en hun echtgenotes een uitstekend diner aan en overhandigde een boeket bloemen aan alle dames.



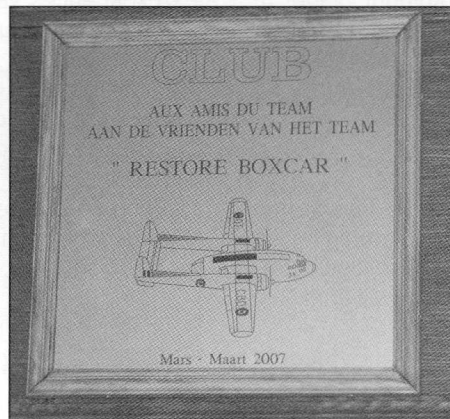
Le 15 Wing remercie les collaborateurs volontaires de DAKOTA.

Le vendredi 11 décembre 2006, le colonel aviateur J. Lippens, commandant du 15 Wing, a remercié pour leur dévouement tous nos volontaires qui, hebdomadairement, prennent grand soin du patrimoine et de l'historique du 15^e Wing. Il leur a offert, ainsi qu'à leur épouse un excellent dîner et il a remis un bouquet de fleurs

à toutes les dames.

Opening van ons nieuw lokaal "Restore Boxcar"

op 19 maart konden wij, voornamelijk dank zij de inspanningen van onze ploeg "Restore Boxcar" onder leiding van Jean Dries, de opgefriste uitbreiding van ons Centrum op de voorziene datum openen in aanwezigheid van een delegatie van de 15 Wing, de Erekorporaals, onze eigen ere- en effectieve leden, en de vertalers van dit magazine. Niets dan lof voor het geleverde werk, ook dat van de andere leden die wij uiteraard niet vergeten!



Ouverture de notre nouveau local «Restore Boxcar»

Le 19 mars, en grande partie grace aux efforts de notre équipe «Restore Boxcar», conduite par Jean Dries, nous pouvions inaugurer à la date prévue l'extension rafraîchie à notre Centre, en présence d'une délégation du 15 Wing, des caporaux d'honneur, de nos propres membres effectifs et d'honneur et des traducteurs. Rien que des éloges

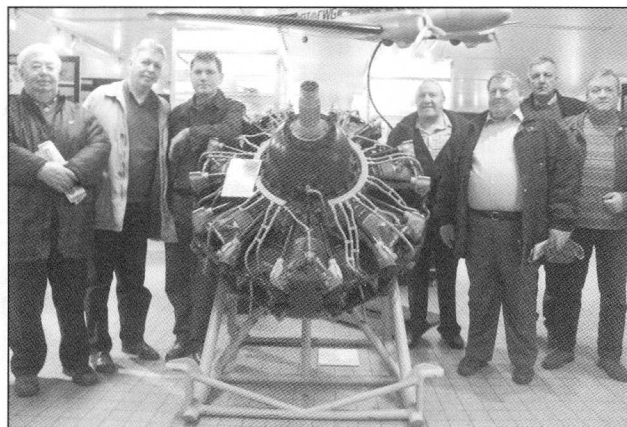
pour le travail fourni, avec l'aide des autres collaborateurs que nous n'oublions certainement pas!

Bezoeken aan en activiteiten in ons DAKOTA Documentatiecentrum

Op 20 januari hield het "15 Wing Marching Team" zijn algemene vergadering in onze infrastructuur.

Op 22 januari brachten zeven luchtvaartenthousiasten uit Houtem-Veurne, het geboortedorp van onze hoofdredacteur Axel Vermeesch, een bezoek aan de 15 Wing en DAKOTA. Zij waren zeer opgetogen en drie van de zeven bezoekers maakten zich prompt lid van onze VZW!

Op 29 januari kwam er een veel grotere groep op bezoek



Visites à et activités dans notre centre de documentation DAKOTA

Le 20 janvier, le "15 Wing Marching Team" tenait son assemblée générale dans notre infrastructuur.

Le 22 janvier, sept enthousiastes de l'aviation de Houtem-Veurne, village natal de notre rédacteur en chef Axel Vermeesch, ont visité le 15 Wing et notre DAKOTA. Ils étaient très enchantés et trois d'entre

uit Antwerpen. Dit bezoek was georganiseerd door Radio MINERVA (linker oever). Ook deze veertig bezoekers waren vol bewondering voor de 15 Wing en voor DAKOT A. Op 19 februari kregen wij 15 leden van de "Vriendenkring Antwerpen" (brandweer, politie, eerste hulpdiensten) over de vloer.

Op 21 februari kwamen drie groepen op bezoek: de Marine van Zeebrugge met 20 man, een twaalfal studenten uit het St Franciscuscollege en "Aerodream" met vijf mindervalide bezoekers. "Aerodream" was zodanig opgetogen dat op 7 en 21 maart twee bijkomende bezoeken werden gebracht met telkens acht andere mindervaliden!

Op 21 maart bood ons lid Cdt VI D. Van Parys zijn afscheidsdrink aan in het pas ingehuldigde lokaal "Restare Boxcar". Wij wensen hem bij deze veel "job satisfaction" in zijn nieuwe functie bij de NAEWF.

Op 24 maart hield BAFARA, (Belgian Air Force Amateur Radio Association) haar

jaarlijkse algemene vergadering met 35 deelnemers. Ook zij zullen in de toekomst tot de regelmatige gebruikers van ons nieuw lokaal behoren. Op 26 maart hielden wij onze eigen jaarlijkse algemene vergadering, die wij afsloten met het jaarlijks diner van de effectieve en ereleden.

Op 28 maart kregen wij 45 leden van KVOO West-Vlaanderen op bezoek.

De agenda voor de volgende maanden wordt eveneens stilaan gevuld; kortom, onze VZW DAKOT A leeft!

Schetsen in kleur door Fernand Van de Plas

De heer Fernand Van de Plas gaf ons zijn toestemming om zijn gedetailleerde kleurschetsen van verschillende vliegtuigen die sedert 1948 in de 15 Wing gebruikt werden, in ons centrum te koop aan te bieden ten voordele van onze VZW DAKOT A. Deze schetsen zijn verkrijgbaar in twee formaten: A3 aan 3,00, en A4 aan 1,50.

Gruppo Amici del C-119

Vanuit Pisa werd ons het speciaal herinneringsboek opgestuurd van de vereniging "Vrienden van de C-119" die in 2006 haar tiende verjaardag vierde. Deze vriendenkring houdt zich bezig met het opzoeken en restaureren van oude Italiaanse C-119's en het bijhouden van alle mogelijke documentatie over de Flying Boxcars in Italië en er buiten. Deze vereniging vroeg ons foto's van Belgische C-119 toestellen en een abonnement op DAKOT A News.

Onze VZW DAKOTA is dus reeds goed bekend in het buitenland!

eux, spontanément, se sont fait membre de notre ASBL!

Le 29 janvier, un plus grand groupe d'Anvers nous a rendu visite. Cette rencontre avait été organisée par «Radio MINERVA» (de la rive gauche). Ces quarante visiteurs, nous manifesteront leur admiration pour le 15 Wing et pour le DAKOTA.

Le 19 février, 15 membres du "Vriendenkring Antwerpen" (pompiers, police et services secours) nous rendaient visite.

Le 21 février, trois groupes nous visitaient: 20 personnes de la Marine de Zeebrugge, une douzaine d'étudiants du Collège St Franciscus et «Aerodream» avec cinq personnes moins valides. «Aerodream» était tellement enthousiaste qu'ils nous ont rendu deux visites supplémentaires les 7 et 21 mars!

Le 21 mars, le Cdt Avi D. Van Parys offrait son "drink d'adieu" dans le local «Restare Boxcar» récemment inauguré. Nous lui souhaitons beaucoup de "job satisfaction"

dans ses nouvelles fonctions au NAEWF.

Le 24 mars, BAFARA, (Belgian Air Force Amateur Radio Association) tenait son assemblée générale annuelle avec 35 participants dans nos installations. Eux aussi feront, dans le futur, partie de nos utilisateurs réguliers de notre nouveau local.

Le 26 mars, nous-mêmes tenions notre assemblée générale annuelle, qui s'est, comme de coutume, clôturé par le repas annuel des membres

effectifs et d'honneur.

Le 28 mars, nous recevons la visite de 45 membres du KVOO West-Vlaanderen.

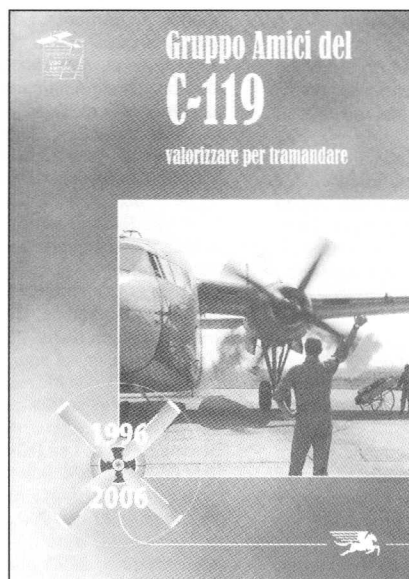
L'agenda des prochains mois continue à se remplir petit à petit; bref, notre ASBL DAKOTA vit!

Les dessins couleurs de Fernand Van de Plas

Monsieur Fernand Van de Plas nous a autorisés à mettre en vente dans notre centre et au profit de notre ASBL DAKOTA, ses dessins couleurs détaillés de différents avions qui ont été utilisés au 15 Wing depuis 1948. Ces planches sont disponibles en deux formats: A3 à 3,00 et A4 à 1,50.

Gruppo Amici del C-119

L'association «Gruppo Amici del C-119» de Pise, nous a envoyé un exemplaire du livre de souvenir qu'ils ont édité spécialement en 2006, à l'occasion de leur dixième anniversaire. Ce cercle d'amis recherche et restaure de vieux C-119's italiens et tient à jour toute documentation possible au sujet des Flying Boxcars italiens ou étrangers. Ils nous ont demandé des photos des C-119 belges et se sont abonnés à notre DAKOT A News. Notre ASBL DAKOTA est donc déjà bien connu à l'étranger!





Nieuwe aanwinsten voor onze bibliotheek

"DC-3, the first seventy years". Uitgebreid referentiewerk (twee delen, 800 blz.) door J. Gradidge, uitgegeven door Air-Britain, 2006.

"Gruppo Amici del C-119, 1996 - 2006".

Prachtige uitgave met 63 blz. schitterende foto's van Italiaanse C-119's in actie, in bewaring en in "restauratie".

"De C-47B Dakota in dienst bij de Belgische Luchtmacht".

Dit zeer interessante, gedetailleerde en goed geïllustreerde werk is het resultaat van vele jaren studie en opzoeking door Serge Verbeeck, een van onze enthousiaste DAKOTA leden.



Les nouveaux fleurons de notre bibliothèque

"DC-3, the first seventy years".

Vaste ouvrage de référence (deux tomes, 800 p.) par J. Gradidge, publié par Air-Britain, 2006.

"Gruppo Amici del C-119, 1996 - 2006".

Edition magnifique avec 63 p. de photos splendides de C-119's italiens en action, au

dépôt ou en restauration.

"Le C-47B Dakota en service à la Force Aérienne Beige". Ce livre très intéressant, détaillé et bien illustré est le résultat de longues années d'étude et de recherche par Serge Verbeeck, un membre enthousiaste de notre DAKOTA.

Website "Militairen en luchtvaart anders bekeken"

Toen kolonel-vlieger SBH André Jansens in 1999 op rust werd gesteld begon hij een nieuwe hobby: een website maken voor enthousiasten van de militaire luchtvaart met de naam "Militairen en luchtvaart anders bekeken". Wij kunnen onze leden alleen maar aanraden naar deze site te surfen en ervan te genieten: <http://home.scarlet.be/~jansensal>

De VZW DAKOTA dankt:

Johnny Van Looy die ons het uitgebreide werk "Vliegtuigen van de wereld" schonk, in zeven delen uitgegeven door "Aerospace Publishing Limited" in 1995.

Serge Verbeeck die ons het eerste (nog onvolledig) exemplaar schonk van zijn buitengewoon interessant werk "De C-47B Dakota in dienst bij de Belgische Luchtmacht".

Fernand Van de Plas die ons zijn toestemming gaf om zijn mooie kleurenschetsen van de vliegtuigen van de 15 Wing te verkopen ten voordele van onze VZW DAKOTA.

Lucien Braem voor het schenken van zijn boek "PARA! De opleiding van een Belgische para-commando" in de jaren zestig" uitgegeven bij uitgeverij De Krijger in 1998.

Site Web "Les militaires et l'aviation regardés différemment"

Quand, en 1999, le colonel aviateur BEM André Jansens a quitté le service actif, il a découvert un nouveau dada: le développement d'un site Web, nommé «Militairen en luchtvaart anders bekeken», destiné aux nombreux enthousiastes de l'aviation militaire. Nous conseillons vivement à tous nos membres de surfer vers ce site que nous recommandons: <http://home.scarlet.be/~jansensal>.

L'ASBL DAKOTA remercie:

Johnny Van Looy qui nous a offert un vaste ouvrage en sept volumes: "Les avions du monde", publié en 1995 par "Aerospace Publishing Limited".

Serge Verbeeck qui nous a offert le premier exemplaire (encore incomplet) de son travail très intéressant "Le C-47B Dakota en service à la Force Aérienne Beige".

Fernand Van de Plas qui nous a permis la vente de copies de ses belles esquisses en couleurs d'avions du 15 Wing, au profit de notre ASBL DAKOTA.

Lucien Braem pour nous avoir offert son livre "PARA! La formation d'un para-commando beige dans les années soixante" édité par les éditions «De Krijger» en 1998.

Onze leden schrijven ons

Charles Vingerhoets: De 15 Wing en de expedities in Antarctica. "Ik had het genoeg boordcommandant te zijn van de DC-3 die de zending vermeld in de vierde paragraaf van het artikel "De 15 Wing en de Belgische expedities in Antarctica" tussen Kaapstad en Elisabethstad uitvoerde. Hierbij de route en vliegtijden (totaal van 34u05) van deze onvergetelijke reis met de K-30 in 1959".

Deze gedetailleerde route en vlieg tijden werden opgenomen in ons archief. Jean-Claude Heurter: De 15 Wing en onze expedities in Antarctica.

"Als schrijver van het artikel in DAKOTA News, hou ik er aan de heren Robert Feuillen, Charles Peyrassol, Charles Vingerhoets, Tino Migliavacca en Louis Geens te danken voor hun antwoord aan mijn oproep om meer informatie en hun bereidwilligheid om een gesprek met mij te hebben. Graag nog meer informatie via e-mail of telefoon: jeanclaude.heurter@scarlet.be of 085125.33.50. Veel dank!"

Damien Gobyn: Onze Marchetti.

"De Marchetti gebruikt om onze piloten te vormen is de SF-260 en niet de SF-360 zoals vermeld op blz 26 in Dakota News nr 37. Het betreft waarschijnlijk een schrijff- of drukfout. Ik dank jullie voor dit zeer interessante tijdschrift".

Etienne Kervyn: DC-3 toestellen nog in gebruik

"Dakota News nr 37 heb ik alweer aandachtig gelezen. Gefeliciteerd met het artikel over de "DAK" en met de foto op de omslag. Ik was verbaasd op blz 17 te lezen dat er vandaag nog een 700 toestellen in gebruik zijn. Volgens mij is dit cijfer van vele jaren geleden. Uit recente bronnen zouden er in 2002 nog 418 en in 2006 nog 250 à 300 in gebruik geweest zijn".

Nos mem bres nous écrivent

Charles Vingerhoets: Le 15 Wing et les expéditions en Antarctique. "J'ai eu le plaisir d'être le commandant de bord du DC-3 qui a fait la mission mentionnée au quatrième paragraphe de l'article "Le 15 Wing et les expéditions belges en Antarctiques" entre Cape Town et Elisabethville. Ici joint, je vous indique la route et les temps de vol (au total 34h05) de ce voyage inoubliable avec le K-30 en 1959:

Les détails de cette route et les temps de vol se trouvent dans nos archives. Jean-Claude Heurter: Le 15 Wing et les expéditions en Antarctique.

"Comme auteur de l'article paru dans le DAKOTA News, je tiens à remercier messieurs Robert Feuillen, Charles Peyrassol, Charles Vingerhoets, Tino Migliavacca et Louis Geens d'avoir réagi à mon appel pour plus d'informations et de leur empressement pour avoir une conversation avec moi. J'attends volontiers encore plus d'informations via e-mail ou téléphone: jeanclaude.heurter@scarlet.be ou 085125.33.50. Merci d'avance!"

Damien Gobyn: Notre Marchetti.

"Le Marchetti, utilisé pour la formation de nos pilotes était bien le SF-260 et non le SF-360, comme mentionné à la page 26 du Dakota News no 37. Il s'agit sans doute d'une erreur de frappe ou d'imprimerie. Je vous remercie pour ce magazine très intéressant".

Etienne Kervyn: Les DC-3 encore en utilisation

"J'ai de nouveau lu attentivement le Dakota News no 37. Je vous félicite de l'article au sujet du "DAK" et de la photo sur la couverture. J'étais étonné de lire à la page 17 que 700 de ces appareils sont encore utilisés à ce jour. Selon moi, ce chiffre date d'il y a beaucoup d'années. Des sources récentes indiquent qu'en 2002, encore 418 et en 2006, encore 250 à 300 étaient utilisés".

1970 -1971

Tyfoon en overstroming in Oost-Pakistan Humanitaire zendingen met OC-6

Door Axel Vermeesch en Ivan Biesemans

1970 - 1971

Typhon et inondations au Pakistan oriental Missions humani- taires en OC-6

Par Axel Vermeesch et Ivan Biesemans
Traduction de Christophe Waterkeyn

In de nacht van 12 op 13 november 1970 raasde een tyfoon over Oost-Pakistan, het huidige Bangladesh, en veroorzaakte reusachtige overstromingen in de grootste delta van de wereld, de Golf van Bengalen. Er vielen duizenden slachtoffers. Tussen 20 november 1970 en 15 maart 1971 voeren de DC-6 vliegtuigen van de 15 Wing tien humanitaire zendingen uit naar het getroffen gebied..

DC-G toestellen van de 15 Wing vliegen tien keer naar Dhaka

Het eerste toestel (de KV-4) vertrekt op 20 november vanuit Meisbroek naar Dhaka met 8,5 ton hulpgoederen geschonken door het Belgische Rode Kruis en het Belgisch leger; vooral dekens, medisch materiaal en melkpoeder. De bemanning bestond uit: luitenant-kolonel Migliavacca (boordcommandant), commandant Cruysmans (eerste piloot), adjudant-chef Van Laere (tweede piloot), commandant Baras (navigator), adjudant-chef Clesse (boordradio), adjudant Lenoir (boordmecanicien) en 1ste sergeant-majoor Van Lancker (boordmecanicien in opleiding). De opdracht naar Dhaka nam vijf dagen in beslag, waarvan een rustdag in New Delhi.

Bij zijn thuiskomst op 25 november verklaart luitenant-kolonel Tino Migliavacca aan een journalist van de RTBF TV: «De organisatie op het vliegveld van Dhaka was zeer goed. De vliegtuigen met hulpgoederen uit verschillende landen kwamen goed gespreid toe. Er stonden ongeveer 150 man klaar om de lading van de Belgische DC-G over te laden op vrachtwagens die onmiddellijk vertrokken naar de getroffen gebieden. De hulpverlening werd gecoördineerd door het Rode Kruis met vrijwilligers, meestal burgers. Nadat onze lading gelost was vertrokken we naar Calcutta voor een bevoorradingsstop. Tussen Dhaka en Calcutta vlogen we op lage hoogte en konden zo een idee vormen van de ramp. Veel water was reeds weggetrokken en boten lagen verspreid over velden en weiden. Het zou nog een tweetal maanden duren voor alle water verdwenen

Dans la nuit de 12 au 13 novembre 1970, un cyclone se déchaîna sur le Pakistan oriental, l'actuel Bangladesh, et provoqua des inondations gigantesques dans le plus grand delta du monde, le Golfe du Bengale. On dénombra des milliers de victimes. Entre le 20 novembre 1970 et 15 mars 1971, les avions DC-6 du 15 Wing exécutèrent dix missions humanitaires vers le territoire dévasté.

Les appareils DC-G du 15 Wing volent dix fois en direction de Dhaka

Le premier appareil (le KVA) décolla déjà de Melsbroek le 20 novembre avec à bord des médicaments, des produits alimentaires et des couvertures offertes par la Croix-Rouge de Belgique et l'Armée beige. L'équipage se composa du lieutenant-colonel Migliavacca (commandant de bord), du commandant Cruysmans (premier pilote), de l'adjudant-chef Van Laere (deuxième pilote), de l'adjudant-chef Baras (navigateur), de l'adjudant-chef Clesse (radio de bord), de l'adjudant Lenoir (mécanicien de bord) et du 1er sergent-major Van Lancker (mécanicien de bord en formation). La mission pour Dhaka dura cinq jours, y compris le jour de repos à New Delhi.

A son retour à la maison le 25 novembre, le lieutenant-colonel Tino Migliavacca déclara à un journaliste de la RTBF TV: «L'organisation sur l'aéroport de Dhaka était très bonne. L'aide alimentaire emmenée par les avions en provenance de différents pays était bien répartie. Il y avait environ 150 hommes prêts à transborder le chargement du DC-G beige de l'avion aux camions qui immédiatement démarraient en direction des régions concernées. L'aide humanitaire était coordonnée par la Croix-Rouge avec des volontaires, principalement des civils. Dès que notre cargaison fut déchargée, nous sommes partis vers Calcutta pour une halte de réapprovisionnement. Nous volions à basse altitude entre Dhaka et Calcutta et nous pouvions ainsi nous faire une idée de l'amplitude de la catastrophe. L'eau s'était déjà en grande partie retirée et des bateaux gisaient

was uit het overstroomd gebied."

Op 26 november vertrok opnieuw een DC-6 naar Dhaka met zes ton voedsel en medicamenten van het Belgisch Rode Kruis, twee jeeps en ander materieel geschonken door het Belgisch leger. Aan boord bevond zich een militair medisch team om te evalueren hoe en waar medische hulp kon geboden worden. Het voorgestelde plan werd op de ministerraad van 11 december aanvaard.

De bemanning bestond uit: commandant Buyse (boordcommandant), kapitein de Liedekerke (eerste piloot), adjudant-chef Devos (tweede piloot), commandant Wellemans (navigator), adjudant-chef Stiernon (boordradio), adjudant Van Erp (boordmecanicien) en 1ste sergeant-majoor Heusequin (boordmecanicien in opleiding).

Op 19 december bracht de 15 Wing een Belgisch detachement met twee DC-6 toestellen naar Dhaka.

Kolonel Roger Terrijn, bevelhebber van de 15 Wing, was boordcommandant van een van de twee toestellen, commandant L. Hadermann was zijn copiloot. De heenvlucht ging over Ankara, Teheran en New Delhi. Op 24 december 1970 landde kolonel Terrijn en zijn bemanning terug op Meisbroek.

Het Belgisch hulpdetachement voor Oost-Pakistan stond onder het bevel van majoor-geneesheer Dewaelheyns en telde 25 vrijwilligers: 13 van de medische dienst, zes van de genie, vijf van de transmissietroepen en een van de logistiek. Aan boord bevond zich 20 ton hulpgoederen en steunmaterieel: medicamenten, voedsel, dekens, tenten, veldbedden, en drie bootjes met buitenboordmotor. De opdracht van het detachement bestond erin om in Galachipa, een kleine stad in de Golf van Bengalen, een veldhospitaal op te stellen en de slachtoffers te verzorgen. Daarenboven werden twee mobiele medische ploegen belast met het opzoeken van zieken en gekwetsten in een straal van 30 km rond Galachipa; zij verplaatsten zich in de overstroomde delta met de motorbootjes.

Begin januari 1971 verliet opnieuw een DC-6 Melsbroek met aan boord een ploeg gespecialiseerde vrijwilligers van het Belgisch Rode Kruis, militair person-

sur le flanc, dispersés dans les champs et les prés. Il faudrait bien encore deux mois avant que toute l'eau ne se retire de la zone inondée».

Le 26 novembre, un nouveau DC-6 décolla vers Dhaka avec six tonnes de nourriture et de médicaments en provenance de la Croix-Rouge de Belgique, deux jeeps et autre matériel offert par l'Armée belge. Se trouvait à bord une équipe médicale militaire avec comme mission d'évaluer comment et où l'aide médicale pouvait être apportée. Le plan proposé fut accepté par le Conseil des Ministres du 11 décembre.

L'équipage se composait du commandant Buyse (commandant de bord), du capitaine de Liedekerke (premier pilote), de l'adjudant-chef Devos (deuxième pilote), du commandant Wellemans (navigateur), de l'adjudant-chef Stiernon (radio de bord), de l'adjudant Van Erp (mécanicien de bord) et du 1er sergent-major Heusequin (mécanicien de bord en formation).



Le 19 décembre, deux DC-6 du 15 Wing emmenèrent un détachement belge à Dhaka. Le colonel R. Terrijn, commandant du 15 Wing, était le commandant de bord d'un des deux appareils avec le commandant L. Hadermann comme copilote. Le vol aller passait par Ankara, Téhéran et New

Delhi. Le colonel Terrijn et son équipage atterrissaient à Meisbroek le 24 décembre 1970.

Le détachement belge pour le Pakistan oriental se trouvait sous les ordres du major-médecin Dewaelheyns et comptait 25 volontaires: 13 du service médical, six du génie, cinq des troupes de transmission et un de la logistiek. A bord se trouvaient 20 tonnes de matériel de première nécessité et d'assistance: médicaments, nourriture, couvertures, tentes, lits de camp, et trois canots hors-bord. La mission du détachement consistait à installer un hôpital de campagne à Galachipa, petite ville située dans le Golfe du Bengale, et à prodiguer des soins aux victimes. En plus, deux équipes médicales mobiles étaient chargées de rechercher les malades et les blessés dans un rayon de 30 km autour de Galachipa; elles se déplaçaient dans le delta en crue avec les canots à moteurs.

Début janvier 1971, un DC-6 quitta à nouveau Mels-

eel om de eerste ploeg af te lossen en een zestal ton hulpgoederen.

Van 11 tot 16 februari 1971 vond opnieuw een zending plaats met hulpgoederen en bevoorrading voor het Belgisch detachement in Galachipa. De piloten waren commandant Buyse (boordcommandant), adjudant-chef Everaerts (eerste piloot) en adjudant-chef Verbeeck (tweede piloot). Aangezien de terugvlucht met een leeg vliegtuig gebeurde kon er veel brandstof meegenomen worden. De bemanning plande dus de eerste etappe van de terugvlucht van New Delhi naar Ankara, zonder tussenstop in Teheran. Het werd een lange vlucht, waarbij de bemanning kon genieten van een prachtige zonsondergang

boven de woestijnkleurige gebergten van Afghanistan en Oost-Pakistan. Maar de vlucht verliep anders dan gepland. Onderweg kreeg de bemanning een radiobericht uit Meisbroek om in Istanbul te landen in plaats van Ankara om er een zwaar gewonde landgenoot op te pikken. Hierdoor werd de vlucht iets langer dan 13 uren, de langste vlucht uit de loopbaan van commandant Buyse. In Istanbul werd geland in het holst van de nacht. Iemand van het Belgisch consulaat stond ons met een ambulance op te wachten. De passagier was een jong meisje uit het Leuvense, die zoals zovele hippies in die tijd, naar Kathmandu getrokken was waar het leven destijds mooi was en de hallucinaties voor een prikje werden aangeboden. Al liftend door Oost-Turkije was zij zwaar gekwetst geraakt bij een verkeersongeval en na heel wat moeilijkheden en primitieve omstandigheden in Istanbul geraakt. Er werd een veldbed opgehangen in de cargoruimte en het slachtoffer, van haar lenden tot voeten in het gips, werd er in gehesen. In de vroege morgen van 16 februari landde de DC-6 op Meisbroek.

De strijd tussen Oost- en West-Pakistan begin 1971, die zou leiden tot de onafhankelijkheid van Oost-Pakistan als Bangladesh, bracht grote politieke en militaire spanning teweeg in het gebied rond de Golf van Bengalen. Hierdoor kwam een einde aan de Belgische hulpverlening.

Op 9 maart 1971 vertrok de laatste DC-6 (de KY-1) naar Dhaka om het Belgisch detachement op te halen. Het zou een lange en bewogen vlucht worden voor luitenant-kolonel Migliavacca en zijn bemanning: adjudant-chef Richard (eerste piloot), adjudant-chef Ever-

broek avec une équipe spécialisée en secours, composée de volontaires de la Croix-Rouge, de militaires pour la relève du premier détachement et six tonnes d'aide humanitaire.

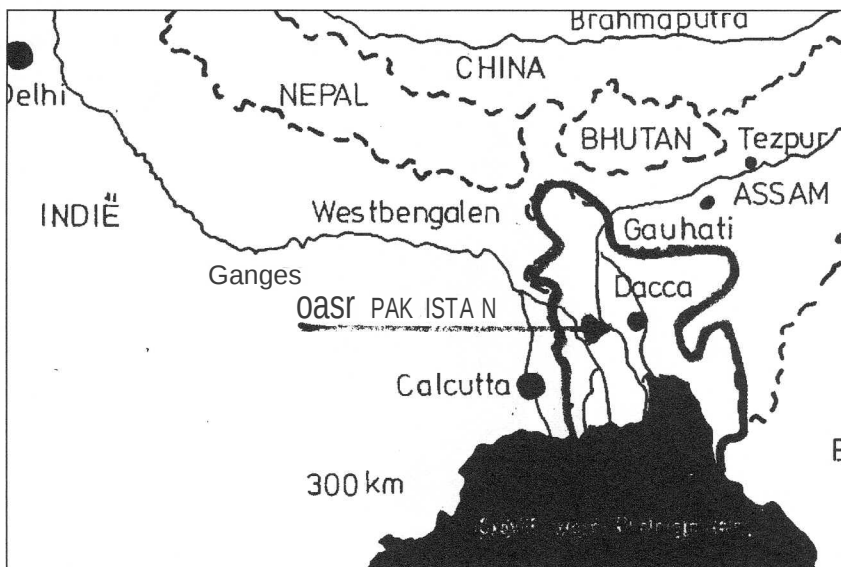
Du 11 au 16 février 1971, une nouvelle mission en DC-6 eut lieu avec du secours et du ravitaillement pour le détachement beige à Galachipa. Les pilotes étaient le

commandant Buyse (commandant de bord), l'adjudant-chef Everaerts (premier pilote) et l'adjudant-chef Verbeeck (second pilote). Etant donné que le vol de retour se faisait à vide, il était possible d'emmener beaucoup de carburant. L'équipage avait donc planifié la première étape du vol de retour de New Delhi à Ankara, sans

escale à Téhéran. Ce fut un long voyage, au cours duquel l'équipage put admirer un splendide coucher de soleil au-dessus des chaînes de montagne aux couleurs du désert de l'Afghanistan et du Pakistan oriental. Mais le vol prit une autre tournure que celle planifiée. L'équipage reçut en chemin un message radio de Meisbroek lui demandant d'atterrir à Istanbul plutôt qu'à Ankara pour y évacuer un compatriote gravement blessé. De ce fait, le vol dura donc un peu plus de 13 heures, le plus long vol de toute la carrière du commandant Buyse. Nous avons atterri à Istanbul au cœur de la nuit. Quelqu'un du consulat de Belgique nous attendait avec une ambulance. La passagère était une jeune fille de la région de Louvain, qui comme la plupart des hippies à cette époque, était partie pour Katmandu ou la vie jadis était belle et où les hallucinations étaient offertes pour une bouchée de pain. En stop à travers la Turquie orientale, elle avait été gravement blessée lors d'un accident de la route et avait réussi à rejoindre Istanbul après bien des difficultés et des situations précaires. On avait accroché un lit de camp dans la soute et on y avait hissé la victime, dans le platre du bassin jusqu'aux pieds. A l'aube du 16 février, notre DC-6 atterrit à Meisbroek.

Début 1971, les combats entre le Pakistan Oriental et le Pakistan, qui menèrent le Pakistan Oriental à l'indépendance en prenant le nom de Bangladesh, provoquèrent de grandes tensions politiques et militaires dans la région entourant le Golfe de Bengale. Ceci mit fin à l'assistance beige.

Le 9 mars 1971 décolla le dernier DC-6 (le KY-1) en direction de Dhaka pour venir y rechercher le détache-



aerts (tweede piloot) adjudant-chef Jannée (navigator). Indië mocht niet overvlogen worden en dus moest geland worden in Colombo, hoofdstad van Ceylon (huidige Sri Lanka), wat de vlucht veel langer maakte. "Het werd 'une mission pas comme les autres'. 'We moesten in Colombo aankomen om 12 uur stipt, in totale radiostilte, een passage maken om de T te vinden die de landingsrichting bepaalde. Langs de landingsbaan stonden militaire jeeps en luchtafweergeschut opgesteld. Na de landing moesten we op de taxi track blijven staan en de brandstofbevoorrading gebeurde in een minimum van tijd" aldus luitenant-kolonel Migliavacca.

Op 15 maart 1971 landde de KY-1 veilig op Meisbroek met het Belgisch detachement dat verwelkomd wordt door Prins Albert, voorzitter van het Belgische Rode Kruis. Gedurende de drie maanden dat het detachement in Oost-Pakistan werkzaam was werden in het veldhospitaal 27.300 personen behandeld. Het veldhospitaal en al het materieel werden aan Pakistan geschenken.

De OC-6 toestellen van de 15 Wing verwezenlijkten tussen 20 november 1970 en 15 maart 1971 tien vluchten naar Ohaka (een totaal van 440 vliegreizen). Zij vervoerden 122 passagiers en 70 ton hulpgoederen waaronder 9 ton levensmiddelen, 17 ton geneesmiddelen en 5 ton dekens.

Galachipa: getuigenis door Ivan Biesemans, militair geneesheer

Op 12 november 1970 teisterde een cycloon Oost-Pakistan, het huidige Bangladesh. Deze catastrofe staat in de geschiedenis genoteerd als de meest verwoestende tyfoon ooit, er zouden tussen 300.000 en 500.000 dodelijke slachtoffers zijn. Uiteraard werd tijdens deze ramp ook een groot gedeelte van de infrastructuur van dit derdewereldland vernield.

Na deze ramp kwam de internationale solidariteit op gang. Na een verkenning ter plaatse van een officier van het regiment para-commando, besloot de Belgische regering een veldhospitaal ter plaatse te sturen voor een periode van drie maanden. Het personeel voor deze opdracht bestond uit een 30 tal mensen: drie militaire artsen, 15 brancardiers, logistiek personeel voornamelijk van het 5de Bataljon Transmissietroepen en enkele mensen van de genie.

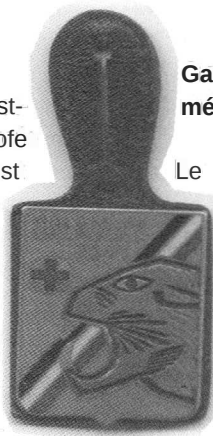
ment beige. Cela devait être un long vol émouvant pour le lieutenant-colonel Migliavacca et son équipage: l'adjudant-chef Richard (premier pilote), l'adjudant-chef Everaerts (deuxième pilote), l'adjudant-chef Jannée (navigateur). Comme l'Inde ne pouvait pas être survolée, nous avons dû atterrir à Colombo, capitale de Ceylan (actuellement le Sri Lanka), ce qui rallongea sensiblement le vol. "Ce fut 'une mission pas comme les autres'. "Nous devons arriver à Colombo à 12

heures précises, sous silence radio total, effectuer un passage afin de repérer le T qui détermine la direction d'atterrissage. Tout le long de la piste se trouvaient des jeeps militaires et une défense anti-aérienne. Après l'atterrissage, nous fûmes obligés de rester sur le taxi track et le réapprovisionnement en carburant se fit en un minimum de temps" déclara le lieutenant-colonel Migliavacca.

Le 15 mars 1971 atterrissait à Meisbroek en toute sécurité le KY-1 avec à son bord le detachement beige qui fut accueilli par le Prince Albert, président de la Croix-Rouge de

Belgique. Ourant les trois mois où le detachement fut opérationnel au Pakistan Oriental, 27.300 personnes furent traitées dans l'hôpital de campagne. L'hôpital de campagne et tout le matériel furent gracieusement offerts au Pakistan.

Les appareils OC-6 du 15 Wing ont effectué dix missions vers Ohaka entre le 20 novembre 1970 et le 15 mars 1971 (440 heures de vol au total). Ils ont transporté 122 passagers et 70 tonnes de fret, comprenant notamment 9 tonnes de nourriture, 17 tonnes de médicaments et 5 tonnes de couvertures.



Galachipa: témoignage de Ivan Biesemans, médecin militaire

Le 12 novembre 1970, un cyclone ravagea le Pakistan oriental, actuellement le Bangladesh. Cette catastrophe est considérée par l'histoire comme étant le typhon le plus dévastateur de tous les temps, il y aurait eu de l'ordre de 300.000 à 500.000 victimes. Evidemment, cette catastrophe a également détruit une grande partie de l'infrastructure de ce pays du Tiers-Monde.

C'est après cette catastrophe que la solidarité internationale fut lancée. Après une reconnaissance des lieux effectuée par un officier du Régiment Para-Commando, le gouvernement beige décida d'envoyer sur place un hôpital de campagne pour une période de trois mois. Le personnel de cette mission se composait

Eerste sergeant-majoor Balleux van het 5 Bataljon TTr verloor het leven gedurende deze operatie. Enkele vrijwilligers van het Belgisch Rode Kruis namen ook deel aan deze zending. Voor het transport van personeel en materiaal, alsook de bevoorrading werd beroep gedaan op de 15 Wing Luchttransport.

Op 19 december 1970 vertrokken wij met twee DC-6 toestellen, maximaal geladen, voor een lange vlucht van Meisbroek naar Dhaka. Het eerste deel van de vlucht bracht ons, na een refuelling stop in Ankara en in Teheran, in 24 uur naar New Delhi. We bleven er twee dagen en maakten van de gelegenheid gebruik om de Taj Mahal in Agra te bezoeken. Deze uitstap gebeurde per taxi en was voor mij het gevaarlijkste deel van ganse opdracht, gezien de kamikaze rijstijl van de Indische taxichauffeurs. De vierde dag vlogen we naar Dhaka, hoofdstad van Oost-Pakistan. De volgende dag werd het materiaal overgeladen op twee platte boten. Na een reis van 24 uur bereikten wij Galachipa, onze bestemming. Na twee dagen opbouw was ons veldhospitaal operationeel en konden wij de eerste patiënten verzorgen. Een maand



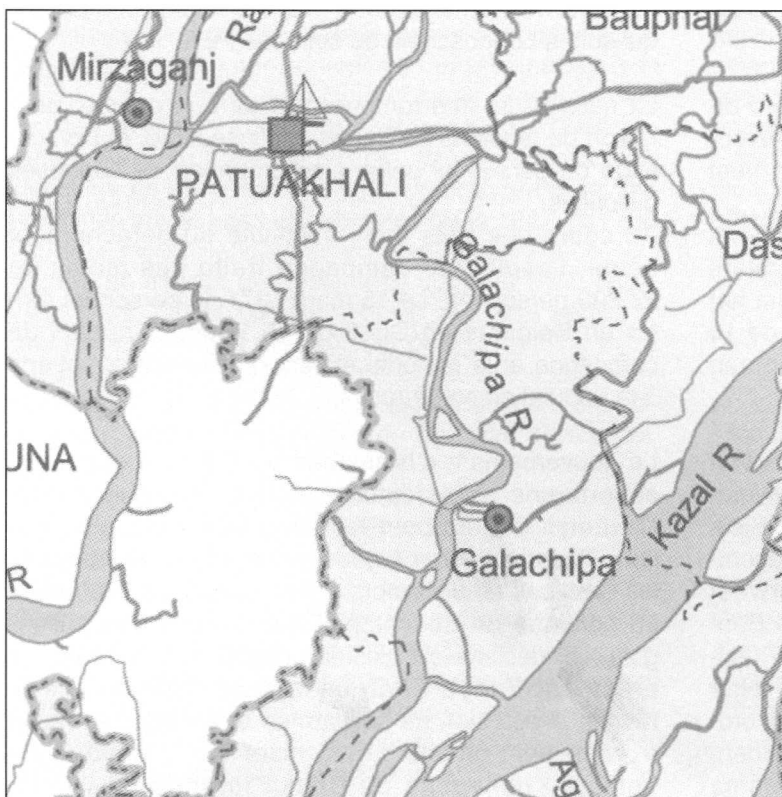
d'une trentaine de personnes: trois médecins militaires, 15 brancardiers, du personnel logistique, principalement du 5 Bataillon des Troupes de Transmission et quelques personnes du Génie. Le premier sergent-major Balleux du 5 Bataillon TTr perdit la vie au cours de cette opération. Quelques volontaires de la Croix-Rouge beige ont également pris part à cette opération. On a fait appel au 15 Wing de transport aérien pour le transport du personnel et du matériel ainsi que pour l'approvisionnement.

Le 19 décembre 1970, nous avons décollé avec deux appareils DC-6, en pleine charge, pour un long vol de Meisbroek vers Dhaka. La première partie du vol nous amena en 24 heures à New Delhi, après un arrêt refuelling à Ankara et à Téhéran. Nous y avons séjourné deux jours et en avons profité pour visiter le Taj Mahal à Agra. Cette excursion se fit en taxi et fut pour moi la partie la plus dangereuse de toute la mission, étant donné le style de conduite "à la kamikaze" des chauffeurs de taxi indiens.

Le quatrième jour, nous avons volé vers Dhaka, capitale du Pakistan oriental. Le jour d'après, le matériel fut transbordé sur deux bateaux à fond plat. Après un voyage de 24 heures, nous avons atteint notre destination, Galachipa. Après deux jours de montage, notre hôpital de campagne était opérationnel et nous pouvions soigner les premiers patients. Un mois après le cyclone, beaucoup de gens se promenaient encore avec des projectiles dans leur corps et ils nous étaient très reconnaissants lorsque nous les leur enlevions. Examiner des patientes dans un pays musulman est une entreprise délicate. Nous devions toujours faire en sorte qu'une autre dame soit présente dans la salle de consultation. Un accouchement avec complications fut réalisé de main de maître par le défunt major-médecin Eric Dewaelhijns, qui en plus d'être para-commando était aussi gynécologue.

Tout le personnel séjournait dans un camp de toile, qui faisait partie de l'hôpital de campagne. Notre menu était initialement plutôt monotone, rations "ten in one". Heureusement, le cuisinier du 5 Bn TTr était très ingénieux et réussissait à améliorer sensiblement nos menus avec des produits frais en provenance des marchés locaux. Malheureusement, il tomba gravement malade

après six semaines sur place et fut évacué non sans peine vers la Belgique où il décéda finalement des suites de complications d'une maladie tropicale. Le commandant Chardome, qui dirigeait la logistique, fut également rapatrié en Belgique atteint de la même



na de cycloon liepen nog veel mensen rond met splinters in hun lichaam en die waren ons zeer dankbaar als wij ze verwijderd hadden. Vrouwelijke patiënten onderzoeken in een moslim land is een delicate onderneming. Wij moesten er steeds voor zorgen dat

een andere dame in de consultatieruimte aanwezig was. Een gecompliceerde bevalling werd deskundig uitgevoerd door wijlen majoor-geneesheer Eric Dewaelhijns, die naast para-commando ook gynaecoloog was.

Al het personeel verbleef in een tentenkamp, deel uitmakende van het veldhospitaal. Ons menu was aanvankelijk nogal eentonig, "ten in one" rantsoenen. Gelukkig was de kok van 5 TTr zeer vindig en slaagde hij erin om met verse producten van de lokale markt ons menu aanzienlijk te verbeteren. Jammer genoeg werd hij na zes weken verblijf ernstig ziek en werd met heel wat moeite naar België geëvacueerd waar hij tenslotte overleed aan de verwikkelingen van een tropische ziekte. Ook commandant Chardome, de logistieke overste, werd met dezelfde aandoening naar België overgebracht, maar overleefde ondanks ernstige verwikkelingen.

Na vier weken werden de artsen vervangen. Wij vlogen terug naar Dhaka met een helikopter van de Sovjet-Unie; en van Dhaka naar België met de DC-6, die onze vervangers en nieuwe bevoorrading voor ons hospitaal meebracht. Die terugvlucht verliep opnieuw via New Delhi, waar wij nu maar een overnachting hadden. We landden in Meisbroek 's avonds laat, daar stond een Unimog ambulance van de 16 Medisch Compagnie klaar, die me op een uiterst comfortabele manier naar Ludenscheid bij de BSD terug bracht!

Door de politieke spanningen en onveiligheid werd de opdracht vroeger dan gepland afgebroken, en de evacuatie van Belgisch personeel ging gepaard met heel wat moeilijkheden.

Gedurende de drie maanden hulpverlening door het Belgisch detachement werden in ons veldhospitaal 27.300 mensen verzorgd. Op 15 maart 1971 kwam het personeel terug aan in België met een DC-6 van de 15 Wing. Het veldhospitaal en ons materieel werden aan de noodlijdende bevolking geschonken.

De gebrekkige hulpverlening aan de slachtoffers van de cycloon door de regering van Islamabad in West-Pakistan, was er te veel aan voor de Bengali. Sjeik Mujibur Rachman van de Awami Liga, die in december 1970 de verkiezingen had gewonnen, verweet Islamabad nekolonialisme ten overstaan van de Bengali en verklaarde Oost-Pakistan onafhankelijk. President Yahya Khan probeerde met de hulp van zijn leger deze opstand te bedwingen en ging daarbij uiterst brutaal te werk. Op 25 maart 1971 werden 7.000 studenten van de universiteit van Dhaka vermoord, waarna een burgeroorlog ontstond en miljoenen mensen vluchtten naar India. India, erfvijand van Pakistan, kwam de Bengali ter hulp en samen overwonnen ze de Pakistani. Op 16 december 1971 gaf de regering in Karachi, de toenmalige hoofdstad van Pakistan, zich over: Bangladesh was een nieuwe staat!

affection, mais survécut malgré de sérieuses complications.

On remplaça les médecins après quatre semaines. Nous sommes rentrés à Dhaka en hélicoptère soviétique; et de Dhaka en Belgique en DC-6, qui amenait avec lui nos remplaçants et de nouveaux ravitaillements pour notre hôpital. Ce vol de retour se déroula à nouveau en passant par New Delhi, où nous n'avons



pu cette fois-là passer qu'une seule nuit. Nous avons atterri à Meisbroek tard dans la soirée. Une ambulance Unimog de la 16 Compagnie Médicale se tenait là, prête, et m'a ramené, de la manière la plus confortable qui soit, à Ludenscheid au sein des FBA!

La mission fut interrompue plus tôt que prévue, pour raison de tensions politiques et d'insécurité, et l'évacuation du personnel beige s'accompagna de sérieuses difficultés.

Au cours des trois mois d'activité du détachement beige, l'hôpital de campagne traita pas moins de 27.300 personnes. Le 15 mars 1971, le personnel entra en Belgique en DC-6 du 15 Wing. L'hôpital de campagne et le matériel étaient gracieusement offerts à la population en détresse.

Le gouvernement d'Islamabad au Pakistan occidental apporta une aide lacunaire aux victimes du cyclone. C'en était de trop pour les Bengalais. Le cheik Mujibur Rachman de la Ligue Awami, qui avait remporté les élections en décembre 1970, reprocha à Islamabad sa politique de néocolonialisme à l'égard des Bengalais et déclara le Pakistan oriental indépendant. Le président Yahya Khan essaya de maîtriser cette révolte avec l'aide de son armée et en plus, de façon extrêmement brutale. Le 25 mars 1971, 7.000 étudiants de l'université de Dhaka furent assassinés, déclenchant une guerre civile et déplaçant des millions de gens vers l'Inde. L'Inde, ennemi héréditaire du Pakistan, vint aider les Bengalais et ensemble triomphèrent des Pakistans. Le 16 décembre 1971, le gouvernement à Karachi capitula: le Bangladesh devenait un nouvel état!

De 15 wing en de Belgische expedities op de zuidpool

Vervolg

Door Jean-Claude Heurter
Vertaling door Marie-Christine en Paul Buyse

In dit artikel stelt de auteur de deelname in het daglicht van het personeel van de 15 Wing: navigators, fotografen en weerkundigen. Hun bijdrage betrof voornamelijk de cartografie ten voordele van het Militair Geografisch Instituut (MGI).

In juli 1959, hetzij slechts enkele maanden nadat hij van zijn eerste expeditie was teruggekeerd, vraagt Gaston de Gerlache aan Guido Derom, een oud-collega piloot van Bevekom, of hij de verantwoordelijkheid op zich wil nemen voor de overwintering 1960 (een overwintering duurt ongeveer 12 maanden). Het accent van deze expeditie werd gelegd op de studie van de gletsjers van het Sør Rondane-massief, gelegen op ongeveer 200 km ten zuiden van de Basis Koning Boudewijn. Om de teams in het gebergte te ondersteunen werd er beslist twee toestellen aan te kopen: een De Havilland DHC-3 Otter (OO-SUD) met een laadvermogen van één ton en een kleine Cessna 180H vierzitter (OO-EXP) voor reddings- en verbindingsoopdrachten. Beide toestellen konden zowel uitgerust worden voor vervoer van passagiers als van vracht. Als assistent nam Guido Derom Albertus "Piet" Eyskens in dienst, voormalig testpiloot bij de "Etablissements Aéronautiques d'Evere". Bovevendien was het wenselijk de campagne van de luchtfotografie te vervolledigen om de kaart te verbeteren die in 1957, op basis van drie verschillende kaarten (een Amerikaanse, een Noorse en een uit de Sovjetunie) door het MGI, opge- maakt was. Tijdens de overwintering van 1958 werden er reeds verbeteringen aangebracht dankzij schuine foto's genomen door prins Antoine de Ligne vanuit een klein vliegtuig Auster en de waarnemingen uitgevoerd door de twee landmeters van de "ploeg de Gerlache" tijdens hetzelfde jaar.

Om deze meer betrouwbare kaart van de regio op te maken vroeg het Belgisch Wetenschappelijk Comité een campagne fotogrammetrie uit te voeren voor het MGI. Op basis van praktische ervaring opgedaan in België en Congo, werd een belangrijke ploeg fotogrammetrie samengesteld. De kern van de ploeg bestond uit een piloot, een navigator en een fotograaf-operator. Zij werd aangevuld met een ploeg laboranten, om de films te ontwikkelen op het schip, en enkele landmeters om de merkpunten op de bodem te plaatsen.

De piloten waren prins Antoine de Ligne, Guido Derom en "Piet" Eyskens. Twee militairen van de 15 Wing, de navigator majoor Joseph Chatelle en de fotograaf adjudant François Lepère en twee burgers van het MGI, de cameratechnicus René Deschilder en de cartograaf Emile Pauwels, maakten deel uit van het fotogrammetrie team.

Le 15 Wing et les expéditions belges en Antarctique

Suite

Par Jean-Claude Heurter

Dans cette partie de l'article, l'auteur met en valeur la participation du personnel du 15 Wing: navigateurs, photographes et météorologues. Leur contribution concernait le domaine de la cartographie au profit de l'Institut Géographique Militaire (IGM).

En juillet 1959, soit quelques mois seulement après être rentré de sa première expédition, Gaston de Gerlache demanda à un ancien compagnon pilote de Beauvechain, Guido Derom, de prendre la responsabilité de l'hivernage 1960 (un hivernage dure environ 12 mois). L'accent de cette expédition était mis sur l'étude des glaciers du massif montagneux des Sør Rondane situé à environ deux cents kilomètres au sud de la Base Roi Baudouin. Pour soutenir les équipes en montagne, il fut décidé d'acheter deux avions. Le plus gros était un De Havilland DHC-3 Otter (OO-SUD) d'une capacité d'emport d'une tonne et un petit avion Cessna 180H quadriplace (OO-EXP), pour les missions de secours aérien et de liaison. Ces deux machines pouvaient être aménagées en version de transport de fret ou de passagers. Pour l'aider durant son hivernage, Guido Derom engagea Albertus «Piet» Eyskens, un ancien pilote de réception aux Etablissements Aéronautiques d'Evere. De plus, il était souhaitable de compléter la campagne de photographie aérienne pour corriger la carte dressée en 1957 par l'IGM au départ de trois cartes différentes (une américaine, une norvégienne, une soviétique). Durant l'hivernage 1958, des améliorations à ces cartes avaient déjà été apportées grâce aux photos obliques, réalisées par le prince Antoine de Ligne avec un petit avion Auster, et aux observations faites par les deux géodésiens de «l'équipe de Gerlache» durant la même année.

Pour établir cette carte plus fiable de la région, le Comité Scientifique belge demanda de mener une campagne de photogrammétrie au bénéfice de l'IGM. Une importante équipe de photogrammétrie fut alors envisagée sur base des pratiques habituelles en la matière en Belgique et au Congo. L'équipe devait donc être constituée d'un pilote, d'un navigateur, d'un opérateur-photographe, et augmentée d'une équipe de laborantins pour développer les films sur le bateau, ainsi qu'une équipe de géodésiens chargée de poser les repères au sol.

L'équipe de pilotes était constituée du prince Antoine de Ligne, Guido Derom et «Piet» Eyskens. L'équipe de photogrammétrie était composée du major navigateur Joseph Chatelle et de l'adjudant photographe François Lepère, deux militaires 15 Wing. Ils étaient accompagnés du mécanicien pour l'entretien de la camera René Deschilder et du cartographe Emile Pauwels, deux civils de l'IGM.



SABCA bouwde het vliegtuig DHC-3 Otter om voor lucht-fotografie. Deze modificatie werd pas beëindigd enkele dagen voor het afvaren van de Erika Dan op 22 november 1959.

Gedurende deze campagne wenste prins Antoine de Ligne ook de luchtfotografie campagne af te werken die hij tijdens de overwintering van 1958 begonnen was. Hij kreeg de leiding over dit gedeelte van de zomercampagne dat hij de naam "Iris" gaf. De poolvaarder Erika Dan die op 15 november in Oostende vertrokken was liep vast in het ijs en bereikte op 22 januari 1960 met drie weken vertraging de zuidpoolkust, wat een belangrijke invloed had op het verloop van het werk van de ploeg fotogrammetrie.

Vanaf 24 januari was de DHC-3 Otter operationeel en vloog eerst de landmeters naar de kust zodat zij de eerste herkenningspunten in de vorm van een kruis konden uitzetten en terzelfdertijd hun astronomische positie bepalen. De volgende dag installeerde adjudant F. Lepère de camera's in het vliegtuig (een verticale en twee schuine) en werd een eerste testvlucht uitgevoerd. Zodra het toestel landde, werd de foto-installatie gedemonteerd om Van Autenboer en Blaiklock van de "ploeg Bastin" in de bergen te bevoorraden. Deze twee hadden beslist om met de "ploeg Derom" een jaar langer op de Zuidpool te blijven.

Op 29 januari 1960 steeg Antoine de Ligne met de Otter op om in westelijke richting langs de kust een fotovlucht van 7h20 uit te voeren tot dicht bij de Sovjet-zomerbasis van Lazarevo. 's Anderendaags werd een nieuwe fotovlucht na 1h30 onderbroken wegens te dikke mist. Alle latere vluchten met de Otter zouden door "Piet" Eyskens uitgevoerd worden, zelfs de foto-opdrachten. Daarvoor was hij tenslotte aangenomen! Op een dag was de zichtbaarheid zo slecht dat hij verplicht was "te velde" en in volle blizzard te landen en beter weer af te wachten. Uiteindelijk werden door slechte zichtbaarheid en tijdsgebrek slechts zes fotovluchten uitgevoerd. De ploeg fotogrammetrie was zeer verwonderd over het gebrek aan contrast op de foto's van de ijsvlaktes, zelfs daar waar ze heuvelachtig is. De schuine camera's bleken ongeschikt te zijn en ook het

L'avion DHC-3 Otter fut adapté pour la photographie aérienne par la SABCA. Les modifications furent acceptées quelques jours à peine avant le départ du navire danois Erika Dan, le 22 novembre 1959.

Pendant cette campagne, le prince Antoine de Ligne souhaitait terminer la campagne de photographie aérienne qu'il avait entreprise durant l'hivernage 1958. Il reçut le commandement de cette partie de la campagne d'été 1960-61 qu'il baptisa du nom de «Iris» (une campagne d'été dure deux mois, décembre-janvier). Le navire polaire danois Erika Dan partit d'Ostende le 15 novembre 1959, fut pris dans les glaces et n'atteignit la cote antarctique que le 22 janvier 1960, soit avec trois

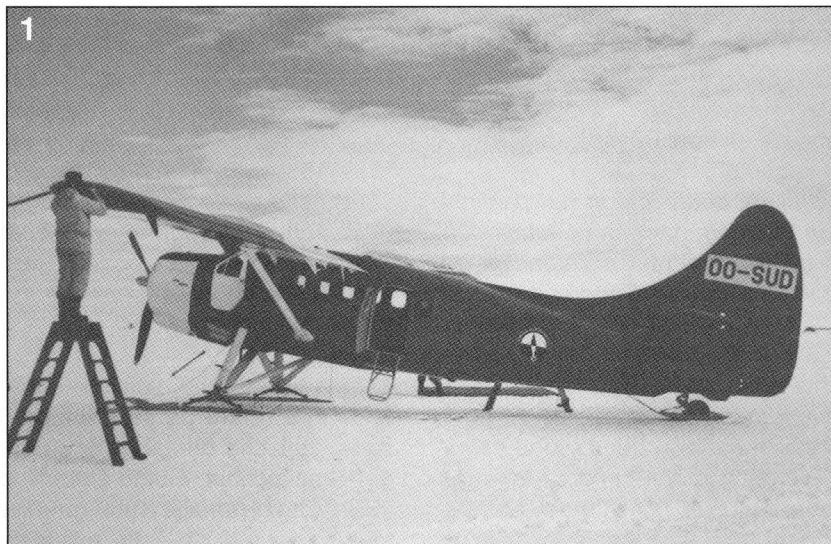
semaines de retard, ce qui aura des conséquences non négligeables sur le volume de travail de l'équipe photogrammétrie.

Dès le 24 janvier, le DHC-3 Otter fut prêt, et déposait toute de suite les géodésiens sur la cote afin de poser les premiers repères en forme de croix et de déterminer leur position astronomique. Le lendemain, l'adjudant F. Lepère termina l'installation des caméras (une verticale et deux obliques) dans l'avion et un premier test en vol fut réalisé. Dès l'atterrissage, l'équipement photo fut enlevé afin de ravitailler en montagne Van Autenboer et Blaiklock, deux

membres de «l'équipe Bastin» qui avaient décidé de rester une année de plus en Antarctique avec «l'équipe Derom».

Le 29 janvier 1960, Antoine de Ligne décolla avec le Otter et entama un vol de photogrammétrie de 7h20 le long des côtes et en direction de l'ouest, vers la base d'été soviétique de Lazarevo. Le lendemain, un nouveau vol photo du prince de Ligne avec l'Otter doit être interrompu après 1h30 à cause de la brume. Après ce vol, «Piet» Eyskens effectuera tous les vols sur l'Otter, y compris les missions photos. Après tout, il a été engagé pour cela! Un jour, la visibilité était si mauvaise qu'il devra atterrir «en

campagne», en plein blizzard, pour attendre une amélioration du temps. Finalement, seulement six vols photo seront réalisés autant à cause de la mauvaise visibilité que par manque de temps. L'équipe de photogrammétrie fut fort surprise de constater sur les photos le manque de



markeringssysteem met de kruisen op de grond toonde tekortkomingen (gebruik van fluorescerend poeder dat wel met het blote oog zichtbaar is maar niet te zien is op fotofilm). Toen de ploeg "Iris" van de Zuidpool vertrok, werd de Otter achtergelaten voor de piloten van de overwintering 1960 met de vaste overtuiging haar werk het volgende jaar te beëindigen.

Vertrokken uit België op 7 december 1959, landde de ploeg op 26 februari 1960 te Meisbroek na een reis via Kaapstad en de basis van Kamina in Belgisch Congo.

In juli 1960 kwam er een koud stortbad over de Belgische Zuidpoolexpedities. De regering besliste het budget te verminderen waardoor het nog enkel mogelijk werd de overwinteringsploeg die nog ter plaatse was te repatriëren. Niettegenstaande deze aangekondigde sluiting van de Koning Boudewijn basis, hoopte het Wetenschappelijk Comité nog altijd op een regeringsbeslissing en stuurde een belangrijke ploeg naar de Zuidpool voor de zomercampagne 1960-61. Ook de gebeurtenissen in Congo wijzigden de situatie grondig. Er was geen sprake meer van dat via Kamina met toestellen van de Luchtmacht kon worden gevlogen waardoor het zomerteam 1960-61 verplicht was de heen- en terugreis naar de Zuidpool per schip te maken.

Terwijl op 2 januari 1961 het Deens poolschip Erika Dan reeds op weg was naar de Zuidpool, bereikte de Belgen nog meer slecht nieuws. De DHC-3 Otter werd op de vooravond ernstig beschadigd waardoor hij niet meer kon gebruikt worden. Er bleef de ploeg fotogrammetrie dan ook niets anders te doen dan het materieel dat men niet wilde achterlaten in te pakken om op de boot te laden. Twee militairen van de 15 Wing, de navigator Armand Parmentier en de fotograaf 1SM Jean-Pierre Deruyck, naast twee burgers van het MGI, de laborant Désiré Van Eyck en de cartograaf Jean Warêgne, maakten deel uit van dit onfortuinlijk team onder leiding van commandant André Libotte van het arsenaal te Etterbeek.

De Erika Dan kwam aan op de Zuidpool op 10 januari 1961, om er op 2 februari 1961 met stille trom te vertrekken, zonder veel hoop nog ooit terug te keren. De fotogrammetrie ploegen hadden er overleefd, doch zouden er andere en meer soepele formules worden gebruikt in de toekomst.

De zomercampagne 1964-65 begon in november 1964. Om de overwinteringsploegen van de Belgisch-Nederlandse basis af te lossen, werd alle mogelijke samenwerking overwogen om de kosten laag te houden. Het "Norsk Polar Institutt" stelde voor een campagne te starten en te bekostigen om het Sør Rondane-massief met een nieuwe schuine camera te fotograferen. De geoloog Tony Van Autenboer en adjudant François Lepère

contraste des étendues de glace, même si celles-ci sont vallonnées. Les caméras obliques se sont révélées inefficaces et le système de croix au sol connu des ratés (utilisation malencontreuse de poudre fluorescente vite repérable par l'œil humain mais invisible sur la pellicule photo). L'équipe «Iris» quittait l'Antarctique en abandonnant l'avion Otter aux mains des pilotes de l'hivernage 1960 avec la ferme intention de finir le travail l'année suivante.

Partie de la Belgique le 7 décembre 1959, l'équipe sera de retour à Meisbroek le 26 février 1960, après avoir transité par Cape Town et la base de Kamina au Congo belge.

En juillet 1960, c'est la douche froide pour les Expéditions Antarctiques belges. Le gouvernement réduit le budget à la somme nécessaire pour rapatrier l'équipe hivernante qui est encore sur place. Malgré cette fermeture annoncée de la base Roi Baudouin, le Comité Scientifique espéra toujours un revirement gouvernemental et envoya sur place une importante équipe pour la campagne d'été 1960-61. Mais les événements au Congo en changèrent les données. Il ne fut plus question de transiter par Kamina avec les avions de la Force Aérienne, l'équipe de la campagne d'été 1960-61 dut partir et revenir par bateau.

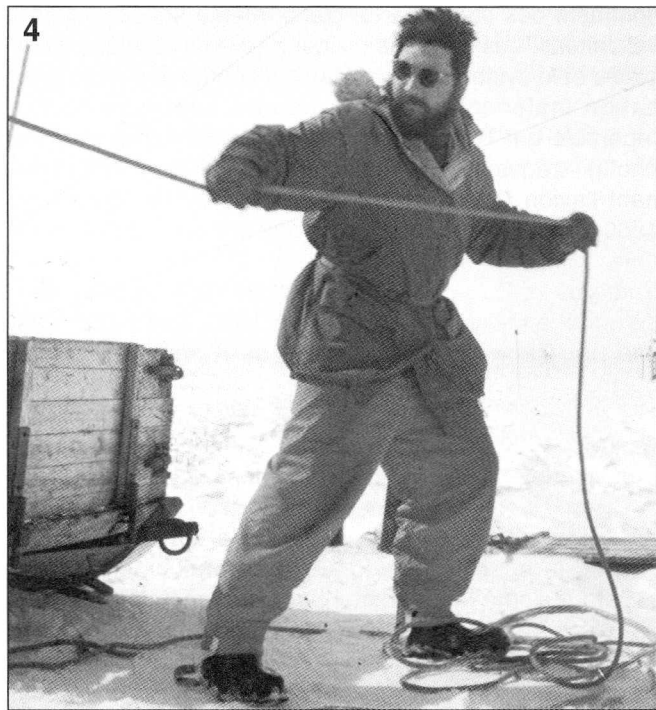
Le 2 janvier 1961, alors que le navire polaire danois Erika Dan faisait déjà route vers l'Antarctique, une bien mauvaise nouvelle parvint aux Belges. Le DHC-3 Otter était avarié la veille, et se trouva dans l'impossibilité de remplir ses missions. L'équipe de photogrammétrie n'eut plus qu'à jouer les manutentionnaires pour faciliter le

rechargement du matériel que l'on ne veut pas abandonner sur place. Firent partie de cette équipe involontaire dirigée par le commandant André Libotte de l'arsenal d'Etterbeek: le navigateur commandant Armand Parmentier et l'opérateur photographe 1SM Jean-Pierre Deruyck du 15 Wing, ainsi que le laborantin Désiré Van Eyck et le cartographe Jean Warêgne, tous deux civils à l'IGM. Le navire Erika Dan arriva sur place le 10 janvier 1961 pour en repartir «sur la pointe des pieds» le 2 février 1961 sans grand espoir d'y revenir. Les équipes de photogrammétrie en Antarctique ont survécu, mais dorénavant, on utilisera d'autres formules plus souples.

La campagne d'été 1964-65 démarra au mois de novembre 1964. Pour permuter les équipes hivernantes de la base belgo-néerlandaise, on chercha toutes

les collaborations possibles afin d'amortir les frais. Le «Norsk Polar Institutt» proposa et paya une campagne de photographie en oblique du massif des Sør Rondane. Le géologue Tony Van Autenboer et l'adjudant François Lepère allèrent chercher eux-mêmes le précieux appareil





4
ere haalden zelf het kostbaar fotoapparaat op in Oslo. Gedurende deze zomercampagne werden slechts een helikopter (OL-A36) en een kleine Cessna gebruikt. Tijdens het ontschepen van de Cessna in januari 1965 werd de deining zo hevig dat het toestel snel terug aan boord moest genomen worden, hierbij werd de romp van de Cessna vervormd. Met honderden klinknagels en lichte aluminiumplaten werd het toestel hersteld zodat het toch nog enkele opdrachten kon uitvoeren. Tijdens alle vluchten moest prins Antoine de Ligne permanent tegenvoetstuur geven om het vliegtuig te doen rechtdoor vliegen. We weten niet of er nog een reeks van de fameuze foto's die voor het "Norsk Polar Institutt" genomen werden in België is.

Tijdens de Europese zomer van 1965 werd het achterste deel van de romp van de Cessna in België vervangen en maakte men van de gelegenheid gebruik het toestel om te bouwen voor luchtfotografie! Hierdoor kon in het toestel een camera RC-5A geïnstalleerd worden zoals in de Pembroke toestellen van de 15 Wing.

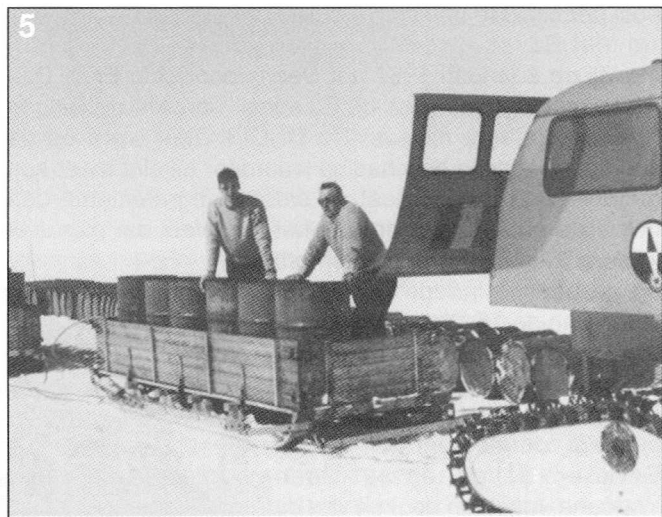
Voor de volgende zomercampagnes werd een nieuwe DHC-3 Otter (aa-HAD) aangekocht bij de US Navy. Dit toestel werd bestuurd door commandant Roger Fagnoul gedurende vier zomercampagnes (65-66, 66-67, 67-68 en 68-69). Tijdens de zomerperiodes 1965-66 en 1966-67 werden met de Cessna twee campagnes verticale fotografie uitgevoerd door 1SM Jean-Pierre Deruyck als fotograaf en door piloot adjudant Léon Lambert, helikopterpiloot bij het 17 Smaldeel Lichte Vliegwezen te Butzweilerhof. Door het toepassen van enkele speciale ingrepen slaagden zij erin om bruikbare schuine foto's te nemen. Om te vermijden dat er zich een aanslag zou neerzetten op het beschermglas voor de camera, hadden zij dit simpelweg verwijderd. Aldus stelden zij zich bloot aan de buitenlucht van min 30° Celsius! Na elke vlucht was de fotograaf zodanig "koud" dat men hem langzaam moest recht plooiën. Tijdens de zomercampagne 1967-68, in samenwerking met Zuid-Afrika, werd een dergelijk exploitatieverwezenlijkt boven het Jutulröra gebeerte, 300 km ten

photo à Oslo.

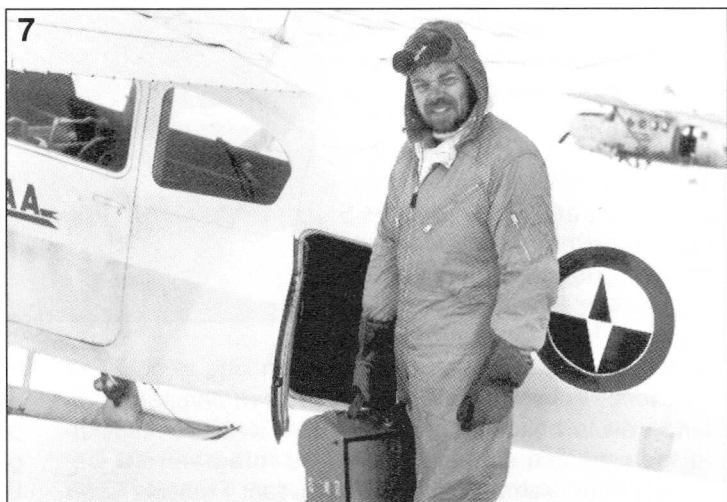
Pendant cette campagne on n'utilisera qu'un hélicoptère (OL-A36) et un petit Cessna. En janvier 1965, lors du débarquement sur la glace du Cessna, la houle devint si forte que la plage de glace commença à se casser et l'avion fut vite ré-embarqué sur le bateau. Pendant cette manœuvre, le fuselage du Cessna fut croqué. L'avion fut réparé avec des centaines de rivets et de la t61e d'aluminium, et il put réaliser les différentes missions. Durant tous les vols, le prince Antoine de Ligne avait dû donner du pied pour faire voler droit l'avion. En Belgique, on ignore si une copie de ces fameuses photos réalisées au profit du «Norsk Polar Institutt» est restée au pays.

En Belgique, durant l'été européen de 1965, le Cessna reçut un nouveau fuselage arrière, et on en profita pour modifier l'avion en ... avion-photo! Il pourrait ainsi emporter une caméra RC-5A comme les avions Pembroke du 15 Wing.

Pour les campagnes d'été suivantes, un nouvel avion Otter (aa-HAD) fut prêté par la US Navy. L'avion fut piloté par le capitaine Roger Fagnoul pendant quatre campagnes d'été (65-66, 66-67, 67-68 et 68-69). Durant



les campagnes d'été 1965-66 et 1966-67 le Cessna fit deux campagnes de photos aériennes verticales avec l'opérateur-photographe 1SM Jean-Pierre Deruyck et l'adjudant Léon Lambert, pilote d'hélicoptère à la 17



westen van de vroegere Belgisch-Nederlandse basis. De uitvoerders ervan waren commandant R Arnhem, vliegonderrichter in de school van het Lichte Vliegwezen te Brasschaat en zijn fotograaf 1SM Deruyck.

Het einde van deze campagne zal ook bekend blijven als een bravourestuk in de annalen van de Belgische Krijgsmacht omdat de twee Rogers (Fagnoul en Arnhem) met de Otter OO-HAD en de Cessna OO-EXP, vanuit Kaapstad naar Melsbroek terugvlogen. Hun memorabele avonturen werden uitvoerig in de magazines en dagbladen uit die tijd gepubliceerd.

Na 1968, zouden de zomercampagnes enkel nog uitgevoerd worden door een beperkte ploeg om de "radar echo sounding" te testen, een nieuwe techniek om de dikte van de ijskap te meten. Maar dit is een gans ander verhaal!

Vermelden we nog dat vooraleer gemuteerd te worden naar de dienst meteo van de 15 Wing in de loop van de jaren 70, nog twee personen deel namen aan de Zuidpoolexpedities. De meteoroloog luitenant Jacques Gregoire en 1SM Francis Gordts namen deel aan de overwintering van eind 1959 tot begin 1961 met de "ploeg Derom". Francis Gordts nam daarna nog deel aan de overwintering van 1964 onder de leiding van ingenieur Lucien Cabes.

In totaal namen dus twee navigatoren, twee fotografen en twee meteorologen van de 15 Wing deel aan de Belgische Zuidpoolexpedities in de periode 1959-1964.

Legende bij de foto's:

Foto 1: Januari 1960, de DHC-3 Otter OO-SUD na de assemblage (foto L. Dillen).

Foto 2: Januari 1960, adjudant François Lepère bij de camera RC-5A in de DHC-3 Otter (foto L. Dillen).

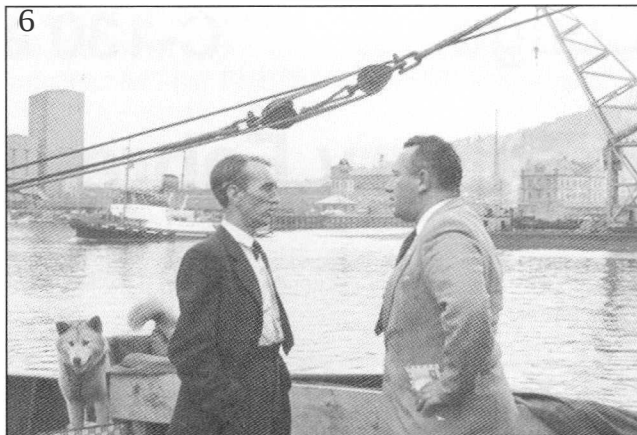
Foto 3: November 1959, François Lepère, Joseph Chatelle, prins Antoine de Ligne bij het schip «Erika Dan».

Foto 4: 1960, Jacques Gregoir aan het werk (foto L. Gaassens).

Foto 5: 1961, de commandanten Jean-Pierre Libotte en Armand Parmentier laden brandstofdampen om naar het schip te brengen (foto J-P Deruyck).

Foto 6: 1960, "Piet" Eyskens en Armand Parmentier in de haven van Kaapstad (foto L. Gaassens).

Foto 7: Februari 1968, 1SM Jean-Pierre Deruyck met een cameramagazijn voor de Cessna OO-EXP (foto R.Arnhem).



Escadrille à Butzweilerhof. En faisant quelques acrobaties, ils sont parvenus à faire d'honnêtes photographies en oblique. Pour éviter la buée sur la glace photo, ils l'avaient purement et simplement enlevée et ont donc volé «en plein courant d'air» sous une température dynamique de moins 30° Celsius! Au retour de chaque vol, le photographe était tellement «refroidi» qu'il fallait le «déplier» lentement alors qu'il était

resté penché sur sa caméra pendant tout le vol.

Lors de la campagne d'été de 1967-68, en collaboration avec l'Afrique du Sud, le même exploit fut réalisé par le commandant Roger Arnhem, pilote instructeur à Brasschaat, et son photographe le 1SM Deruyck, au dessus du massif montagneux du Jutulröra, situé à un peu moins de 1000 km à l'ouest de l'ancienne base belgo-néerlandaise. Cette campagne restera célèbre dans les annales des Farces Armées belges puisque les deux Roger (Fagnoul et Arnhem) accomplirent le trajet Cape Town - Meisbroek avec le Otter OO-HAD et le Cessna OO-EXP. Leurs aventures mémorables furent publiées dans les revues et journaux de l'époque.

Après 1968, les campagnes d'été se firent par une petite équipe pour tester le «radar echo sounding», une nouvelle technique pour mesurer l'épaisseur des couches de glace, mais c'était une autre histoire!

Pour finir, signalons qu'avant d'être muté au service météo du 15 Wing dans les années septante, encore deux personnes avaient participé aux expéditions antarctiques belges. Le météorologue lieutenant Jacques Gregoir et le 1SM Francis Gordts participèrent à un hivernage avec «l'équipe Derom» du fin 1959 au début 1961. Francis Gordt effectuera encore un hivernage en 1964 sous la direction de l'ingénieur Lucien Cabes.

Au total, le 15 wing avait fourni aux expéditions antarctiques belges deux navigateurs, deux photographes et deux météorologues.

Légende de photos:

Photo 1: Janvier 1960, le DHC-3 Otter OO-SUD en fin d'assemblage (photo L. Dillen).

Photo 2: Janvier 1960, l'adjudant François Lepère devant la caméra RC-5A dans l'avion Otter (photo L. Dillen).

Photo 3: Novembre 1959, François Lepère, Joseph Chatelle, prince Antoine de Ligne devant le bateau Erika Dan.

Photo 4: 1960, Jacques Gregoir au travail (photo L. Gaassens).

Photo 5: 1961, les commandants Jean-Pierre Libotte et Armand Parmentier chargent des fûts d'essence à ramener au bateau (photo J-P Deruyck).

Photo 6: 1960, "Piet" Eyskens et Armand Parmentier dans le port de Cape Town (photo L. Gaassens).

Photo 7: Février 1968, 1SM Jean-Pierre Deruyck avec un magasin du camera devant l'avion Cessna OO-EXP (photo R.Arnhem).

C-130 in Conga

C-130 au Conga

Thierry Fabre

Boordcommandant C-130 bij de 15 Wing

Commandant de bord C-130 au 15 Wing

Vertaling door Jos Thewissen en Axel Vermeesch

Permanentie van een Belgische C-130 in de Democratische Republiek Congo (DRC)

Gedurende enkele jaren tussen 1980 en 1990 was er een Belgisch detachement C-130 permanent in Congo gestationeerd. Vanaf begin 2004 werd deze permanentie opnieuw ingesteld met akkoord van beide regeringen, zij duurt voort tot op vandaag.

Hoeveel permanentiezendingen hebt u reeds volbracht in de DRC?

Met veel genoegen heb ik in 2006 vier zendingen van telkens ongeveer één maand volbracht. Ik kende dit immense land reeds door enkele opdrachten van korte duur in de voorbije jaren. Sinds vorig jaar ben ik van dit land en van zijn enthousiaste bevolking echt gaan houden! Gedurende de laatste twee jaar heb ik zeven zendingen in de DRC volbracht.

Veroorzaakt uw lange afwezigheid geen familiale problemen?

Ik moet eerlijk bekennen dat mijn echtgenote op dat vlak zeer begrijpend is. Zij kent mijn grote passie om in Afrika en dan vooral in de DRC te vliegen. Dit land werd zo een beetje mijn tweede vaderland. Mijn echtgenote heeft haar beroepsbezigheden in België, maar ze gaat ook zelf zeer graag naar Congo. Zij heeft nichten die uit dat land komen. U ziet, het blijft allemaal wel wat in de familie.

In welk kader moet men deze C-130 permanentiezending zien?

In hoofdzaak gebeuren onze zendingen in het kader van het "Aktieplan voor de verdediging van de DRC". De idee hierachter is om het officiële leger van de DRC om

Permanence d'un C-130 belge dans la République démocratique du Congo (RDC)

Un détachement C-130 belge en permanence au Congo, a existé durant quelques années dans le courant des années quatre-vingts. Dès le début de 2004 cette permanence systématique a été réactivée et continue encore aujourd'hui grâce à un accord entre les deux gouvernements.

Combien de missions de permanence au Congo avez-vous déjà effectuées?

En 2006, j'ai accompli, avec beaucoup de plaisir d'ailleurs, quatre missions d'une durée de presque un mois. Je connaissais déjà cet immense pays par mes quelques missions de courte durée dans les années précédentes. Depuis l'année passée j'ai appris à l'aimer de même que son peuple enthousiaste! Durant les

deux dernières années j'ai effectué sept missions au Congo.

Votre absence du domicile ne pose t'il pas de problèmes familiaux?

Je dois dire que ma femme est très compréhensive à ce niveau là, elle connaît ma passion de voler en Afrique et surtout au Congo. Ce pays est un peu ma deuxième patrie. Ma femme a son travail en Belgique, mais elle adorera aussi aller au Congo. Elle a des cousines qui viennent de ce pays. Vous voyez ça tourne un peu dans la même famille!

Dans quel cadre doit on voir cette mission de permanence du C-130?

Nos missions s'effectuaient principalement dans le cadre du "Plan d'Action pour la Défense pour la RDC", dont l'idée est de réformer, réentraîner et rééquiper l'ar-



te vormen, opnieuw te trainen en het opnieuw uit te rusten. Terzelfdertijd werken we ook in het kader van het "Programma van Militair Partnerschap", het PMP in Kinshasa.

Sinds enige tijd ver-voegen de gewezen rebellen in Congo de vele verzamelcentra verspreid in het land. Na hun verblijf in deze centra worden ze meestal overgebracht naar het opleidingscentrum in Kamina, waar de Belgische para-commando's hen een nieuwe vorming en de nodige training gaven. De Belgische genie deed hetzelfde in een trainingscentrum in Kalemie. Met onze C-130 deden wij vaak het vervoer ten gunste van deze beide centra. Zeer grote hoeveelheden materieel werden vervoerd, vooral uniformen, schoenen en kleine uitrusting. Ik kreeg de indruk dat we de oude stocks van het Belgische leger wegschonken. Dit was een idee van onze minister van defensie; eerder dan de goederen weg te gooien werden ze cadeau gedaan aan de Congolezen om ze zo goed mogelijk uit te rusten.

Wat was de samenstelling van het C-130 detachement van de 15 Wing?

Het bestond uit een bemanning van vijf (twee piloten, een flight-engineer en twee loadmasters); een onderhoudsploeg met een technisch officier, zes specialisten en een "Fly Away Kit" manager; drie militairen van het peloton luchtbevoorrading en een "air liaison officer" (ALO). In totaal waren we met zeventien.

Hebt u ook zendingen uitgevoerd voor de MONUC (Mission de l'ONU en RD Congo) of voor de EUFOR?

Niettegenstaande er een procedure bestond, heb ik nooit zendingen uitgevoerd voor MONUC of EUFOR. Beide vredesmachts kunnen op elk ogenblik de hulp van de Belgische C-130 inroepen om zowel voor een gewapende opdracht als voor een logistieke zending. Elke aanvraag moet door Brussel toegestaan worden. Prioriteit werd echter altijd verleend aan de zendingen in het kader van het PMP. Je moet weten dat de MONUC zeer actief is in het Congolese luchtruim. Ze heeft een complete luchtvloot tot haar beschikking: twee of drie B-727, enkele Antonov's en C-130's. Het grootste deel van die vliegtuigen is gestationeerd op het vliegveld van Entebbe in Oeganda.

mée régulière de la RDC. En même temps on travaillait dans le cadre du «Programme de Partenariat Militaire» (le PPM), à Kinshasa.

Depuis un certain temps au Congo, la plupart des anciens rebelles rejoignent les centres de brassage qui se trouvent un peu partout dans le pays. Après leur passage dans ces centres, ils sont transférés aux centres d'entraînement de Kamina, où les para-commandos belges leur donnaient une nouvelle formation et l'entraînement nécessaire. Le génie beige faisait la même chose dans un centre d'entraînement à Kalemie. Nous, avec notre C-130, on effectuait souvent le transport au profit de ces deux centres. On transportait énormément de matériel, des uniformes, des chaussures et petit équipement. Je pense



qu'on a pratiquement donné tout l'ancien stock de l'armée beige! C'était une idée de notre ministre de la Défense, qui au lieu de jeter tout ça, en a fait cadeau aux Congolais, pour mieux les équiper et du mieux qu'on peut.

Quelle était la composition du détachement C-130 du 15 Wing?

Le détachement 15 Wing était composé d'un équipage de cinq personnes (deux pilotes, le flight-engineer et deux loadmaster); une équipe de maintenance composée d'un officier technique, six spécialités et un «Fly Away Kit» manager; trois militaires du peloton «ravitaillement par air», un «air liaison officer» (ALO) et un spécialiste intelligence. Au total, nous étions 18 personnes.

Avez-vous aussi exécuté des missions au profit de la MONUC (Mission de l'ONU en RD Congo) ou de l'EUFOR?

Je n'ai jamais accompli de mission au profit de la MONUC ou de l'EUFOR, bien qu'une procédure était prévue à cet effet. A tout moment, ces deux forces de paix pouvaient demander l'aide du C-130 beige, que ce soit pour une intervention armée ou une mission logistique. En cas de demande la permission devait être donnée par Bruxelles. Mais la priorité était toujours donnée aux missions dans le cadre PPM. Il faut savoir que la MONUC est très active au niveau des activités aériennes au Congo, et elle a toute une flotte d'avions à sa disposition: deux ou trois B-727, des Antonov et des C-130. La plupart de ces avions sont stationnées à

De EUFOR had slechts enkele troepen in de DRC, het gros van de troepen bevond zich te Libreville in Gabon en had daar haar eigen transportvliegtuigen van de Italiaanse, Franse, Duitse en Nederlandse luchtmachten.

U was ook in Kinshasa in de periode van de parlementaire en presidentiële verkiezingen. Wat was de weerslag voor het detachement van de 15 Wing?

Voor de verkiezingen hebben we zowat overal in het land aardig wat militairen en burgers vervoerd om stem-bureaus waarnemers ter plaatse te brengen.

Zover ik weet was er voor ons op de dag van de verkiezingen geen opdracht voorzien, het vertrek van de Belgische C-130 uit Kinshasa zou een verkeerd politiek signaal gegeven hebben. De dag vóór de verkiezingen ontvingen we bevel om naar Cotonou in Benin te vliegen en er in "stand by" te blijven voor een eventuele interventie of evacuatie. We bleven daar vierentwintig uur en vlogen toen terug naar Kinshasa.

Hoe zag de commandoketen eruit eens het detachement ter plaatse was in Kinshasa?

De chef van het PMP was een officier van onze marine; hij vroeg ons de meeste zendingen uit te voeren. Eenmaal per week ontvingen wij een vliegplan. Ook gaf het operatiecentrum van de Belgische Defensie te Brussel ons orders. We hadden heel wat klanten, waarvan de opleidingscentra van Kalemie en Kamina de belangrijkste waren.

De ALO, vaak een officier van de "wing ops" of een navigator, was de schakel tussen de bemanning en de Congolese en Belgische autoriteiten, zoals het ACC (Airlift Coordination Center). Voor de operaties en de training was de ACOS (Assistant Chief of Staff) van het hoofdkwartier Defensie te Brussel onze directe chef.

Naast boordcommandant was ik ook commandant van het detachement 15 Wing in Kinshasa. In overleg met de ALO werd er beslist over de uitvoering van de gevraagde zendingen. Soms moesten we het programma aanpassen in functie van de meteorologische omstandigheden of onze operationele beperkingen. Maar zoals u wel weet, is de commandant steeds de ultieme verantwoordelijke!

Hebt u ook zuiver humanitaire zendingen uitgevoerd?

In Congo waren de vluchten haast altijd van militaire aard, transport van troepen, materieel en soms ook gevaarlijke producten zoals brandstof en munitie. Wel namen we vanuit Meisbroek dikwijls goederen mee voor NGOs of het Rode Kruis (kledij en medicijnen). Ook herinner ik mij dat we een Congolees team ter voorkoming van Aids van Kinshasa naar Kamina, Kalemie en Lubumbashi gebracht hebben.

Entebbe in Ouganda ou à Kinshasa même.

L'EUFOR, n'avait que quelques troupes présentes au Congo, la plupart se trouvaient à Libreville au Gabon et disposaient de ses propres avions de transport des forces aériennes italienne, française, allemande et hollandaise.

Vous étiez à Kinshasa dans la période des élections parlementaire et présidentielle. Quel était l'impact pour le détachement du 15 Wing?

Dans le cadre des élections, nous avons transporté pas mal de militaires et des civiles un peu partout dans le pays pour la mise en place des bureaux pour les élections et des observateurs.

Le jour des élections, à ma connaissance, il n'y avait aucune mission prévue, le départ du C-130 beige de Kinshasa aurait pu donner un mauvais signe politique. Le jour avant les élections, nous recevions quand même l'ordre de partir à Cotonou au Bénin pour y faire du «stand by», au cas où une intervention ou une évacuation aurait été nécessaire. Nous y sommes resté pendant vingt-quatre heures avant de retourner à Kinshasa.

Quelle était la chaîne de commandement, une fois le détachement C-130 sur place à Kinshasa?

En fait c'est le chef de la PPM, un officier de notre marine, qui nous planifiait la plupart des missions. Nous recevions un plan de vol par semaine. Mais il y a également le centre des opérations de la Défense beige à Bruxelles qui nous donnait des ordres. Il y avait plusieurs clients, dont les centres d'entraînement de Kalemie et de Kamina étaient les plus importants. Dans notre détachement 15 Wing, nous avions un «air liaison officer» (ALO), souvent un officier du «wing ops» ou un navigateur. Il



était l'intermédiaire entre l'équipage et les autorités congolaises et belges, comme l'ACC (Airlift Coordination Center) ou le COPS. Notre chef direct restait toujours l'ACOS (Assistant Chief of Staff) pour les opérations et l'entraînement au QG de la Défense à Bruxelles.

Comme commandant de bord, j'étais aussi le commandant du détachement du 15 Wing à Kinshasa. Ensemble avec l'ALO, nous décidions de l'acceptation ou non des missions demandées. Parfois nous devions adapter le programme en fonction des conditions météorologiques ou de nos limites opérationnelles. Mais, comme vous savez, le commandant est toujours l'ultime responsable!

Est-ce que vous avez exécuté des missions de caractère purement humanitaire?

Au Congo, les vols étaient presque toujours des missions militaires, transport de troupes, de matériel et parfois de produits dangereux comme le carburant ou les munitions. Mais au départ de Meisbroek, nous prenions

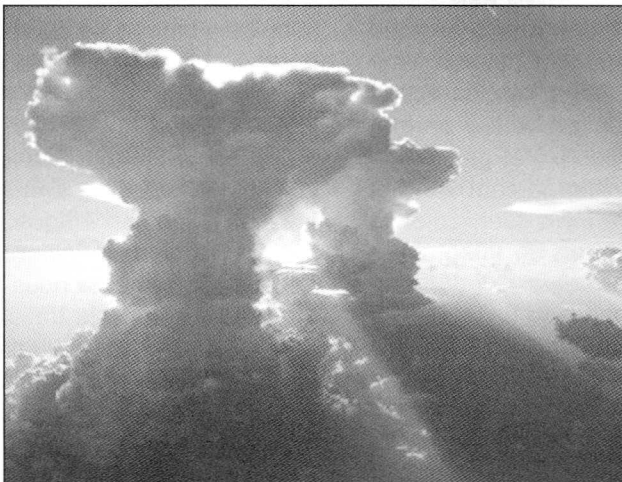
Hoe was de relatie met de Congolese militairen en de burgers?

Onze betrekkingen met de Congolese militairen was uitstekend; we mochten hen om het even wat vragen, ze hielpen ons met de weinige middelen waarover ze beschikten. Voor het onderhoud van de C-130 konden wij beschikken over een hijskraan en we mochten ons materieel opslaan op twee plaatsen in een hangar. Er was zelfs een Congolese verantwoordelijke aangesteld voor die hangar, hij was een zeer vriendelijke man.

Ook met burgers was er geen enkel probleem voor de Belgen, we waren altijd welkom. Op straat hoorden we dikwijls dat ze vol ongeduld op onze terugkeer wachtten. De Congolezen noemen ons nog steeds "onze nonkels"!

Ik herinner me nog dat er tijdens de verkiezingsperiode beweerd werd dat de Belgen niets te vrezen hadden maar dat de andere vreemdelingen wel eens in problemen konden geraken. Het is aan ons om deze goede relaties in stand te houden door hen hulp te bieden en de Belgisch-Congolese vriendschap, die naar mijn mening nooit zal verdwijnen, te bestendigen.

Ik heb er ook nog voormalige piloten en technici ontmoet die zeer goede herinneringen bewaard hadden aan hun elementaire vliegopleiding te Goetsenhoven of cursussen in de Technische School te Saffraenberg.



Nu we het hebben over Congolese piloten, zijn er ook nog vliegtuigen in het Congolese leger?

Niet zo lang geleden hadden ze nog een C-130 die ze min of meer in orde hadden gebracht. Gedurende een testvlucht je was er een probleem: de flight-engineer zei dat het landingsstel uitgeklat was en de loadmaster beweerde van niet. De boordcommandant landde toch met als gevolg een afgerukte schroef en een vernietigde motor; maar het vliegtuig bestaat nog steeds.

In de hangar in Kinshasa staan er nog andere vliegtuigen die niet meer kunnen vliegen: vijf Marchetti en twee Su-25 Frogfoot gevechtsvliegtuigen. Een derde operationele Su-25 is naar Bukavu vertrokken met een buitenlandse piloot aan boord.

President Joseph Kabila beschikt voor zijn verplaatsingen nog altijd over de B-727 van Mobutu. Ik zou u niet kunnen zeggen of er nog operationele helikopters zijn.

Hoe was de luchtcontrole georganiseerd op de vliegvelden en in het Congolese luchtruim?

Er is nog altijd geen radar in Kinshasa, daaruit volgt dat men gebruik maakt van wat men "procedural control" noemt. Alles gebeurt met "position reporting" dat is vliegen op radialen, afstand en hoogte. Rond vijf uur 's avonds zitten er in het luchtruim rond Kinshasa zowat tien vliegtuigen die allemaal willen landen. Als iedereen

souvent des chargements pour les ONG ou la Croix Rouge (vêtements et médicaments). Je me souviens d'avoir transporté une équipe congolaise de la prévention du SIDA de Kinshasa vers Kamina, Kalemie et Lubumbashi.

Quelles étaient les relations avec les militaires et les civils congolais?

Avec les militaires congolais, nous avions d'excellentes relations, on pouvait leur demander n'importe quoi, ils nous aidaient avec les petits moyens à leur disposition. Au niveau de la maintenance à Kinshasa, ils nous assistaient avec une grue et mettaient à notre disposition deux locaux afin de pouvoir stocker notre matériel. Il y avait même un responsable congolais, André, qui gér

un peu ce hangar, c'est un homme très charmant.

Du côté civil, il n'y avait pas de problèmes pour les belges, nous étions toujours bien reçus. Dans la rue, ils nous disaient qu'ils attendaient notre retour avec impatience. Les congolais nous appellent toujours «nos oncles»! Je me souviens que pendant la période des élections, on disait que les autres étrangers pourraient avoir des problèmes, mais que les belges n'avaient rien à craindre. Il nous appartient évidemment de continuer cette bonne relation en leur donnant

de l'aide, et en maintenant cette amitié belgo congolaise, qui à mon avis ne terminera jamais.

J'y ai encore rencontré d'anciens pilotes et techniciens militaires qui avaient accompli leur formation de pilotage élémentaire à Gossencourt ou suivi des cours à l'école technique de Saffraenberg. Ils en gardent un très bon souvenir.

Parlant de pilotes congolais, y a-t-il encore des avions dans l'armée congolaise?

Il n'y a pas longtemps, il y avait encore un C-130 qu'ils avaient remis plus au moins en état. Pendant le petit vol d'essai, il y a eu un problème: le flight engineer disait que le train d'atterrissage était sorti et le loadmaster prétendait qu'il n'était pas sorti! Le commandant de bord s'est quand même posé, une hélice fut arrachée et un moteur détruit, mais l'avion existe toujours.

Dans le hangar à Kinshasa se trouvent encore d'autres avions qui ne volent plus: cinq Marchetti et deux avions de combat Su-25 Frogfoot. Un troisième Su-25 opérationnel est parti à Bukavu piloté par un pilote étranger.

Pour ses déplacements, le président Joseph Kabila dispose toujours de l'ancien avion B-727 de Mobutu. Je ne sais pas vous dire s'il y a encore des hélicoptères opérationnels.

Comment le contrôle aérien était-il organisé sur les aérodromes et dans l'espace aérien congolais?

A Kinshasa il n'y a toujours pas de radar, ça veut dire

zijn beurt afwacht en afzonderlijk tussenkomt gebeurt de controle wel goed. Maar zodra er een probleem is of er hangt een onweer dan wordt het moeilijk, soms zelfs gevaarlijk, en dan is het heel goed opletten geblazen. Zonder radar ziet de controle de vliegtuigen niet altijd. Daarenboven respecteren niet alle piloten de procedures, vooral de Russen niet. Op een avond had ik bijna een ongeval "on final" omdat een Antonov voor me indraaide zonder de procedure te volgen. Op de kleinere vliegvelden zoals Kalemie is er een controle-toren met een verkeerscontroleur die alleen over de radio praat. De controle gebeurt ook via "position reporting", maar we doen min of meer wat we willen. Het komt er op aan langs alle kanten ogen te hebben en goed naar de radio luisteren om te weten waar de andere vliegtuigen met dezelfde bestemming zich bevinden. Gelukkig beschikken we aan boord over een TCAS (traffic collision avoidance system) wat ons zeer goed helpt om vliegtuigen die een transponder hebben waar te nemen. Niet alle vliegtuigen in Afrika hebben echter deze uitrusting of de maatschappijen willen ze niet installeren om de een of andere reden. Het genoemde systeem helpt ons om ongeveer vijftig percent van het verkeer te mijden. Toch moeten we altijd goed op onze hoede blijven want er zijn niet alleen de vliegtuigen maar ook grote vogels en vooral onweders.

Ondervond u ernstige problemen gedurende uw opdrachten of beleefde u soms een uitzonderlijke gebeurtenis?

Jazeker, in november moesten we 1500 liter brandstof en een vat motorolie transporteren. Dit was "dangerous cargo" waarvoor speciale veiligheidsregels voor luchttransport dienen gevolgd te worden. De gebruikte jerrycans waren behoorlijk oud en al lange tijd op dezelfde plaats gestockeerd. Er waren drie techniciens aan boord. Normalerweise mogen er geen passagiers en benzine samen vervoerd worden, maar voor deze opdracht kregen we de toelating van het hoofdkwartier in Brussel.

Na het opstijgen, op een hoogte van 10.000 voet begonnen we een benzinegeur te ruiken in gans het vliegtuig. Voor de passagiers werd het in de vrachtruimte zo ondraaglijk dat ze in de cockpit moesten komen.

Ik zette mijn zuurstofmasker op en we begonnen de overdruk in het vliegtuig af te laten en de loadmaster opende de "escape hatch" achter in de laadruimte om te verluchten. Ondanks dat alles bleven de hinderlijke dampen hangen. Zowat één uur hebben we in die omstandigheden verder gevlogen zonder dat de toestand verbeterde. Dan openden we de ramp, het grote luik achteraan, om de dampen te evacueren. Loadmaster Jean Degraeve zag brandstof lekken op de paletten, met het gevaar dat het op de cargovloer zou terecht komen en gevaarlijk zou kunnen worden. Ik daalde tot 600 voet om de twee paletten te droppen in een groot open veld. We waren nog op een uur vliegen van onze bestemming Kalemie en keerden terug Kinshasa. Ik meen te weten dat het de eerste maal in de geschiedenis van de Belgische C-130 was dat een lading uit het vliegtuig gegooid werd in een noodsituatie. Terug

qu'on y applique ce que l'on appelle du «procedural control». Tout se passe avec du «position reporting» en volant sur des radiales, distance et altitude. Vers cinq heures du soir l'espace aérien autour de l'aérodrome de Kinshasa est toujours encombré d'une dizaine d'avions en attente d'atterrissage. Le contrôle se passe plus au moins bien, mais dès qu'il y a un problème ou des orages cela devient un peu difficile ou parfois même dangereux et il faut faire très attention. Comme il n'y a pas de radar, le contrôle ne «voit» pas les avions. En plus, tous les pilotes ne respectent pas les procédures, surtout les pilotes russes. Un soir, j'ai failli avoir un accident en finale parce qu'un Antonov a tourné devant moi sans respecter la procédure. Sur les petits aérodromes, comme Kalemie, il y a une tour de contrôle avec un contrôleur aérien juste pour parler à la radio. Le contrôle s'effectue aussi par des «position reporting», mais on fait plus au moins ce que l'on veut. Il faut avoir des yeux partout et bien écouter la radio pour savoir où se trouvent les autres avions qui ont la même destination. Heureusement, nous avons un TCAS (traffic collision avoidance system) à bord qui nous aide vraiment bien à voir les autres avions munis d'un transpondeur. Mais tous les avions en Afrique n'ont pas cet équipement, ou les compagnies ne veulent pas l'installer pour certaines raisons. Ce système nous aide à éviter à peu près cinquante pour cent du trafic. On doit toujours rester très attentif, parce qu'il n'y pas que les avions, il faut aussi compter sur les gros oiseaux et surtout éviter les orages.

Pendant vos missions avez-vous vécu des événements ou des problèmes spéciaux ou exceptionnels?

Oui, au mois de novembre, on devait transporter 1500 litres d'essence et un fût d'huile moteur, considérés comme «dangerous cargo». Il existe des règles à respecter pour les transporter par avion. Les jerrycans utilisés étaient assez vieux et stockés depuis longtemps au même endroit. Nous avions trois techniciens à bord. Normalement il est défendu de transporter des passagers en même temps que l'essence, mais on avait obtenu une autorisation du quartier général à Bruxelles. Après le décollage, en passant l'altitude de 10.000 pieds, nous commençons à sentir des vapeurs d'essence dans tout l'avion. C'était tellement intenable, que les trois passagers ont dû se réfugier dans le cockpit. Moi je me mis sous oxygène et nous commençâmes à dépressuriser l'avion et le loadmaster a ouvert «l'escape hatch» dans l'arrière du cargo pour aérer l'avion. Malgré cela, les vapeurs restaient assez persistantes. Nous avons volé dans ces conditions près d'une heure, sans résultat. Nous avons ouvert la rampe, la grande porte à l'arrière, pour évacuer tout. Le loadmaster, Jean Degraeve, a vu de l'essence couler sur la palette menaçant de couler sur le «cargo floor» du C-130, ce qui pourrait devenir très dangereux. Je descendis à 600 pieds afin de larguer les deux palettes dans un immense champ désert. Nous étions à une heure de vol de notre destination Kalemie, et nous mire cap sur Kinshasa. Je crois savoir que c'était la première fois dans l'histoire du C-130 beige, qu'une cargaison a

geland in Kinshasa verwittigden we Kalemie en raadpleegden we allen de Belgische dokter..

Tijdens een zending naar Goma, waar altijd spanning heerst door de aanwezigheid van rebellen, wilden veel Congolezen naar Kinshasa. Telkens we er toekwamen wilde een honderdtal personen aan boord klimmen. Omdat we echter geen burgers mochten vervoeren werden ze steeds geweigerd. Soms werden ze vlug agressief en omringden de C-130. Een keer hebben we ons zelf in het vliegtuig moeten. We hebben geen beschermingsteam aan boord zoals in Afghanistan, we hebben echter wel altijd enkele para-commando's van het peloton "luchtbevoorrading" bij ons.

Kende u tijdens uw vier zendingen veel technische problemen of moeilijkheden met de brandstofbevoorrading?

Op technisch gebied had ik veel geluk want ik volbracht onder andere een zending van vijf weken zonder een enkele panne. Onze technische ploeg heeft altijd uitstekend werk geleverd, soms boven het normale. Het gebeurde wel dat er een onderdeel niet beschikbaar was in de FAK en we moesten wachten op de aankomst ervan met vliegtuig van Brussels Airlines of Air France. Ik denk te mogen stellen dat de C-130 in Congo minder pannes heeft dan in België.

In Kamina heb ik eens een rem gebroken en moest ik het vliegtuig ter plaatse achter laten. Als we ergens in Congo in de problemen raakten moesten we terug in Kinshasa geraken om de technische ploeg en het nodige materieel te gaan ophalen. Het zou natuurlijk ideaal zijn om permanent over twee C-130 te beschikken.

Op het vliegveld van Kinshasa gebeurt de brandstofbevoorrading aan de burgerkant terwijl het laden en lossen plaats vindt aan de militaire zijde van het vliegveld waar onze C-130 's nachts gestationeerd is. Maar het gebeurt dikwijls dat er vanaf 17u geen parkeerplaats meer is aan de burgerkant, zodat we pas de volgende morgen brandstof kunnen tanken. Het gebeurt vaak dat we het vliegtuig moeten verplaatsen, wat na een lange werkdag wel vermoeiend is. Een vlucht heen en terug Kinshasa - Kalemie duurt 6u30. We zouden veel tijd besparen als we in Kinshasa over een Belgische "bowser" (tankwagen) konden beschikken. Toen de EUFOR er nog was werkten we met Franse "bowsers" wat ons per dag gemakkelijk drie uur werk uitspaarde! In Lubumbashi is er soms helemaal geen brandstof.

Gelukkig is er nu 's nachts geen diefstal van brandstof meer zoals in de jaren tachtig, voor zover ik weet is er slechts één poging geweest. Men had daarbij een priem in de overloopbuis van de vliegtuigtanks gestoken en door te hard te duwen kracht aan te wenden werd een gat in de vleugel gemaakt!

Wat betekenen die zendingen voor de C-130 ploeg? Welke ervaring?

We worden er geconfronteerd met toestanden die nergens anders voorkomen, zoals specifieke meteorologische omstandigheden en de zo goed als niet bestaande luchtcontrole. Het is een voordeel zich vrij te voelen in het Congolese luchtruim, waardoor je leert je plan te

été larguée en urgence. Une fois au sol à Kinshasa, nous avons averti Kalemie et nous sommes tous aller consulter le médecin beige.

Pendant une mission à Goma, où c'est toujours assez tendu à cause de la présence des rebelles, beaucoup de congolais souhaitent partir vers Kinshasa. Donc chaque fois que l'on arrivait à Goma, une centaine de postulants voulaient monter à bord de notre avion. Parce qu'on ne pouvait pas prendre des civiles à bord, on les repoussait toujours. Ils devenaient vite agressifs et entouraient le C-130. Nous n'avons pas d'équipe de protection à bord, comme en Afghanistan, mais nous avons toujours les para-commandos du peloton «ravitaillement par air» avec nous.

Pendant vos quatre missions, avez-vous rencontré beaucoup de problèmes techniques ou des problèmes d'approvisionnement de carburant?

Au niveau technique j'ai eu beaucoup de chance, car j'ai fait une mission de cinq semaines sans une seule panne. On a toujours eu une équipe technique hors normes qui travaillait très bien. Le seul problème est que parfois, quand la pièce de rechange n'est pas disponible dans le FAK, nous devons attendre l'arrivée d'un avion de Brussels Airlines ou Air France. En général, je crois que le C-130 a moins de pannes au Congo qu'en Belgique.

Une fois à Kamina j'ai cassé un frein et j'ai dû laisser l'avion sur place. Au Congo, si on tombe en panne quelque part, il faut savoir rentrer à Kinshasa pour aller chercher l'équipe technique et le matériel nécessaire. L'idéal serait de travailler en permanence avec deux C-130.

Sur l'aéroport de Kinshasa, l'approvisionnement en carburant se fait du côté civil, tandis que le chargement du C-130 s'effectue côté militaire ou l'avion est stationné. Mais souvent, le soir à partir de dix-sept heures, il n'y a plus de place sur le parking civil et nous sommes obligés de prendre le carburant le lendemain matin. C'est à dire qu'il faut assez souvent déplacer l'avion, ce qui peut être fatigant après une longue journée (un aller et retour Kinshasa - Kalemie représente 6h30 de vol). Nous gagnerions beaucoup de temps, si nous pouvions disposer d'un «bowser» (camion citerne) beige sur place à Kinshasa. Quand l'EUFOR était encore là, on travaillait avec des «bowsers» français, ce qui nous faisait gagner facilement trois heures de travail par jour! A Lubumbashi, il arrive parfois qu'il n'y ait pas de carburant.

Heureusement, il n'y a plus de vol de carburant durant la nuit comme dans les années quatre-vingts. A ma connaissance il n'y a eu qu'un vol d'essence en mettant une pique dans la valve de drainage des réservoirs de l'avion. En poussant trop fort, ils ont fait un trou dans l'aile!

Est-ce que ces missions signifient quelque chose pour les équipages C-130? Expérience?

Nous sommes souvent confrontés à des situations qu'on ne rencontre nul part ailleurs, notamment la météo spécifique et la quasi absence d'un bon contrôle aérien. C'est un avantage de se sentir libre dans l'es-

trekken. Zeker de jonge C-130 piloten krijgen er de kans wat anders te doen dan zij uit de boeken en gedurende hun opleiding leerden, zij moeten zich in verschillende omstandigheden uit de slag kunnen trekken.

Opstijgen en landen op korte niet verharde pistes, dikwijls in slechte staat, en zonder verkeerscontrole is voor elke piloot een grote ervaring.

Hebt u ook Belgische autoriteiten op bezoek in de DR Congo vervoerd?

Ja, bij twee gelegenheden heb ik onze minister van Defensie A. Flahaut vervoerd tijdens zijn periodieke bezoeken. Na de besprekingen met zijn Congolese collega en met de Stafchef van Kinshasa deed hij zijn ronde naar Kamina, Kalemie en Lubumbashi. Onlangs brachten wij hem ook naar Manono in de mijnstreek, waar hij het kamp van de troepen uit Benin bezocht die deel uit maken van de MONUC. Ik weet zeker dat de minister houdt van vliegen in militaire vliegtuigen, speciaal in de C-130 waar hij zijn gereserveerde plaats heeft in de cockpit op de stoel van de navigator. In Congo verkiest hij te vliegen op lage hoogte om het prachtige landschap te bewonderen. Boven de basis van Kamina heb ik met hem in de C-130 eens formatie gevlogen met de Airbus gepiloteerd door commandant E. Denis.

Bij een andere gelegenheid heb ik onze minister van Buitenlandse Zaken K. De Gucht naar Kikwit gevlogen. Hij bracht er een bezoek aan de gevangenis en ontmoette er de verantwoordelijke van de Congolese Justitie. Tijdens deze vlucht kregen we een alarm over een open deur "door open warning light". Toen moest ik de luchtdruk in het vliegtuig afdrukken en naar 10.000 voet dalen waar we in een onweer belandden en een blikseminslag op de neus van de C-130 kregen. We landden zo vlug mogelijk in Kalemie en na onderzoek keerden we naar Kinshasa terug op een hoogte van 10.000 voet.

Hoe was het personeel van het C-130 detachement gehuisvest en wat waren de mogelijkheden voor ontspanning en rust?

In het begin van de permanentie in Congo was het personeel ondergebracht in het hotel Memling, voormalig hotel van Sabena in het centrum van Kinshasa. Hier was alle comfort aanwezig. De Belgische militaire attaché heeft drie jaar geleden een villa gekocht of gehuurd in de wijk Binza, eer dicht bij de villa waar onze bemanningen in de jaren tachtig verbleven. Nu verblijven we in dit nieuwe logement. Er is een Belgische militaire beheerder en een kazerne-reglement. Twee personen houden zich met deze villa bezig en maken ons ontbijt. Er is geen keuken en geen lopend water, maar het wordt in vaten geleverd. Een internetvoorziening is er niet en nu en dan is er geen elektriciteit. Het meubilair is zeer karig en sportmateriaal ontbreekt helemaal.

In deze villa verblijven ook de militairen van de Landcomponent of die in transit zijn. De villa is zeer mooi, heeft een grote tuin en een zwembad maar is zeer luihruchtig. Ons grootste probleem is dat we er ons niet "thuis" voelen. Zoals in de tachtiger jaren zou het ideaal zijn een villa te hebben met personeel en een keuken, alleen voor het detachement 15 Wing en waar een "luchtmacht mentaliteit" heerst.

pace aérien congolais, mais il faut savoir se débrouiller. Pour les jeunes pilotes C-130 c'est l'occasion de sortir un peu de ce qu'ils ont appris dans les bouquins pendant leur formation et d'apprendre à se débrouiller en toutes situations.

Atterrir et décoller sur des petites pistes, souvent en mauvais état, et sans contrôle constitue une expérience enrichissante pour tous les pilotes.

Avez-vous transporté des autorités belges en visite au Congo?

Oui, j'ai transporté deux fois notre ministre de la Défense A. Flahaut, pour sa visite périodique. Après ses rencontres avec son homologue congolais et le chef d'état-major à Kinshasa, il fait son tour vers Kamina, Kalemie, Lubumbashi et récemment Manono dans la région minière, où il a visité le camp béninois de la MONUC. Je sais que le ministre adore voler dans les avions militaires et surtout le C-130 où il a sa place réservée dans le cockpit sur le siège du navigateur. Au Congo, il préfère effectuer les vols à très basse altitude pour admirer le magnifique paysage congolais. Avec lui, j'ai fait un passage en formation avec l'Airbus, piloté par le commandant E. Denis, au dessus de Kamina.

Dans une toute autre situation, j'ai transporté notre ministre des Affaires Etrangères, K. De Gucht, à bord du C-130 vers Kikwit. Il y visitait la prison et a rencontré le responsable du ministère de la Justice congolais. Lors de ce vol, on a eu une alerte de porte ouverte «door open warning light» dans le cockpit. J'ai dû dépressuriser l'avion, descendre à 10.000 pieds, et comme nous étions dans un orage, nous avons reçu la foudre sur le nez du C-130. Nous nous sommes posés à Kikwit, et après une bonne inspection nous rentrâmes à Kinshasa à 10.000 pieds.

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

Au début des permanences au Congo, le personnel du détachement était logé à l'Hotel Memling, ancien hotel de la Sabena, au centre de Kinshasa où toutes les commodités existent. Il y a trois ans, l'attaché militaire beige, a acheté ou loué une villa du côté de Binza, tout près de la villa où étaient logés nos équipages dans les années quatre-vingt. Nous occupons maintenant ce nouveau logement. Il y a un gestionnaire militaire beige et un règlement de casernement. Il n'y a pas d'eau courante, elle est livrée dans des fûts. De temps en temps il n'y a pas d'électricité et Internet vient à peine d'être installé; presque pas de meubles, pas de matériel sportif et pas de cuisine. Il y a deux personnes qui s'occupent de la villa et nous préparent le petit déjeuner, rien n'est prévu pour le déjeuner ou le dîner, il faut se rendre en ville (30 min en voiture si tout va bien).

Cette villa loge aussi des militaires de la composante terrestre ou de passage. Bien que la villa soit très belle, avec un grand jardin et une piscine, souvent, il y fait très bruyant. Le grand problème est qu'on ne se sent pas chez nous dans cette villa. L'idéal serait, comme dans les années quatre-vingts, une villa avec cuisine et personnel, réservée au détachement du 15 Wing, où règne «une mentalité force aérienne».

Nieuwjaarsreceptie 2007

Op 12 januari waren vele burgerlijke en militaire genodigden aanwezig op de nieuwjaarsreceptie aangeboden door kolonel-vlieger J. Lippens, commandant van de 15 Wing Luchttransport. De redactie van DAKOTA News kreeg zijn welwillende toelating om zijn gelegenheidstoespraak te publiceren.

Uittreksel uit de toespraak (Vertaald door Marie-Christine en Paul Buyse)

"Zoals ook het geval was de voorgaande jaren is 2006 voor de 15 Wing alweer een druk jaar geweest, waarin we op continue wijze ondersteuning hebben gegeven aan de op gang zijnde operaties van onze troepen in verschillende delen van de wereld.

Gans het jaar door hebben wij vanuit de 15 Wing herbevoorradingsvluchten alsook aflossingsvluchten van personeel gestationeerd in Kaboel in Afghanistan uitgevoerd in het kader van de ISAF.

Na het vertrek uit Afghanistan van een detachement Belgische F-16's, hebben wij permanent het vervoer van vloeibare zuurstof voor onze Europese partners werkzaam in deze regio, verzekerd. Deze vluchten zijn zeer specifiek, ze vereisen een bijzondere aandacht zowel voor de technische voorbereiding als bij de uitvoering van de vlucht.

Sedert 1 november 2006 is de 15 Wing trouwens weer permanent in Kaboel aanwezig met een C-130-toestel met technische ondersteuning ten voordele van de ISAF operaties.

Onze operaties in het binnenland van Afghanistan verlopen zeer dikwijls in moeilijke omstandigheden, zowel op gebied van reliëf en klimaat als op gebied van beschikbare infrastructuur en veiligheid.

Het uitvoeren van dergelijke operationele zendingen illustreert het belang om te kunnen beschikken over goed getraind en gekwalificeerd personeel om deze opdrachten succesvol te laten verlopen en tegelijkertijd de veiligheid van onze eigen militairen maximaal te verzekeren.

Het afgelopen jaar is ook gekenmerkt door de verderzetting van onze aanwezigheid in Afrika. Gedurende het ganse jaar hebben we op permanente wijze een C-130 met technische ondersteuning in de DRC (Democratische Republiek Congo) gehouden in steun van de Belgisch-Congolese inspanningen om het land verder te stabiliseren, onder meer door de vorming en uitbouw van het reguliere Congolese leger. Deze permanente opdracht werd op geregelde tijdstippen versterkt met één of twee bijkomende C-130s in functie van de noodwendigheden voor het uitvoeren van de talrijke ondersteuningsopdrachten in de DRC en omliggende regio.

In de aanloop naar de succesvolle democratische verkiezingen die afgelopen jaar in de DRC werden gehouden, verzekerde ons detachement eveneens de ondersteuning aan de Europese vredesmacht EUFOR in Kinshasa. Ook voor 2007 valt te voorzien dat de 15 Wing op regelmatige basis aanwezig zal blijven in deze regio

Reception de nouvel an au 15 wing

De nombreux invités civils et militaires ont assisté le 12 janvier dernier à la réception de nouvel an offert par le colonel-aviateur J. Lippens, commandant du 15 Wing Transport Aérien. La rédaction de Dakota News a reçu son aimable autorisation de publier le discours qu'il a prononcé à cette occasion.

Extrait du discours (Traduit par Marie-Christine et Paul Buyse)

«Comme les années précédentes, 2006 a été pour le 15 Wing une fois de plus une année très chargée durant laquelle nous avons donné dans différentes parties du monde, de façon continue, un support à nos troupes lors de leurs opérations en cours.

Durant toute l'année nous avons assuré à partir du 15 Wing, les vols de réapprovisionnement, ainsi que les changements du personnel stationné à Kaboul au profit de l'ISAF.

Après le départ du détachement des F-16 belges en Afghanistan, nous avons continué à assurer le transport de l'oxygène liquide au profit de nos partenaires Européens stationnés dans cette région. Ces vols sont très spécifiques, ils nécessitent une attention particulière, aussi bien pour la préparation technique que pour le vol lui-même.

Apartir du 1 novembre 2006, le 15 Wing est d'ailleurs de nouveau présent en permanence à Kaboul avec un C-130 et le support technique au profit des opérations de l'ISAF. Ces missions à l'intérieur de l'Afghanistan se déroulent dans des circonstances précaires, tant dans le domaine du relief et du climat que dans le domaine de l'infrastructure disponible et de la sécurité.

Le fait d'entreprendre de telles actions opérationnelles, illustre l'importance de pouvoir disposer d'un personnel bien entraîné et qualifié pour en assurer le bon déroulement et en même temps garantir un maximum de sécurité pour nos propres militaires.

L'année écoulée est également caractérisée par la continuation de notre présence en Afrique. Durant toute l'année nous avons tenu en permanence au RDC (République Démocratique du Congo) un C-130 avec support technique, afin d'appuyer les efforts belgo-congolais dans le but de continuer à stabiliser le pays, entre autres par la formation et le développement de l'armée régulière congolaise. Cette mission permanente fut régulièrement renforcée en fonction des nécessités par un ou deux C-130 supplémentaires pour assurer de nombreuses missions de support tant à l'intérieur de la RDC que dans les régions environnantes.

En préparation des élections démocratiques, tenues avec succès en RDC dans le courant de l'année passée, notre détachement assurait également le support des troupes EUROFOR à Kinshasa. Pour 2007 aussi, il est à prévoir



om dit normaliseringproces verder te ondersteunen. Gedurende het conflict in Libanon toonde onze eenheid haar hoog niveau van beschikbaarheid en van soepelheid door tussen te komen binnen zeer korte tijdspannes in een onverwachte crisis.

Op de dag van het nationaal défilé van 21 juli, werden de vliegtuigen en de bemanningen voorzien voor het luchtdéfilé ingezet in een grote evacuatieoperatie in Libanon.

De 15Wing heeft met al haar vliegtuigen een zeer belangrijke rol gespeeld in het succes van deze operatie door ongeveer 3000 personen uit het oorlogsgebied te evacueren. Ik wil hierbij vermelden dat onze C-130s, op vraag van de UNO, de eersten waren om nog tijdens de vijandelijkheden rond de luchthaven van Beiroet, onmisbare humanitaire hulp aan de Libanese bevolking te brengen.

Naast deze zeer drukke operationele kalender van het afgelopen jaar, heeft onze eenheid tevens succesvol bijgedragen aan de verschillende oefeningen en training-sopdrachten van de diverse componenten van onze Defensie. Ik denk daarbij onder meer aan de voorbereidende NEO oefening (non-combatant evacuation operations) in maart te Weelde, onze bijdrage aan de inplaatsstelling van de troepen voor de NAVO oefening "Steadfast Jaguar" op de Kaapverdische Eilanden in mei en de "Quick Response" oefening van afgelopen september te Koksijde en Sint Hubert.

Ook de 15 Wing zelf heeft een intensief trainingsjaar achter de rug, waarbij naast twee "Advanced Airlift Tactical Training Center" trainingen, zeker de succesvolle deelname van onze eenheid aan de oefening "Red Flag" op (Nellis AFB) in de VSA met vier C-130-toestellen gedurende de maand oktober vermeld dient te worden. Dankzij deze deelnames konden talrijke kwalificaties, nodig voor de operationaliteit van onze crews, behaald of vernieuwd worden.

Deze inspanning moet ook in 2007 verder gezet worden, onder meer tijdens de geplande "Herky", activiteit van april in Benin, zodat we steeds over voldoende hoog opgeleid en gekwalificeerd personeel kunnen beschikken om aan de talrijke operationele vereisten die aan onze eenheid gevraagd worden te kunnen blijven beantwoorden.

In totaal heeft de wing, voor alle vliegtuigtypes samen, in 2006 meer dan 5000 vluchten uitgevoerd. Deze opdrachten konden enkel uitgevoerd worden dankzij de gezamenlijke en voortdurende inzet van gans het personeel van de 15 Wing.

Ik zou hierbij de bijzondere inspanning willen benadrukken van een groot deel van het onderhouds- en messpersoneel tijdens de operatie "Indian Spring".

Gedurende drie maanden hebben de technici aan een intensief ritme gewerkt om, gedurende deze relatief korte periode, vertragingen op gebied van grote onderhoudsbeurten weg te werken om een grotere operationele beschikbaarheid van onze C-130s te verzekeren. Tegelijk met deze inspanning werd er een tweede onderhoudsdok voor C-130 in de loods "Blaton" geïnstalleerd. Daardoor beschikken wij over de onderhoudscapaciteit om structurele werken, belangrijke voor onze C-130s, uit te voeren zonder negatieve weerslag op de beschikbaarheid van deze toestellen.

Om te eindigen vermeld ik nog het verlies van een tweede C-130 tijdens het afgelopen jaar bij de brand van een

que le 15 Wing restera présent sur base régulière dans cette région afin d'y continuer à soutenir le processus de normalisation.

Lors du conflit inattendu au Liban, notre unité a démontré son haut niveau de disponibilité et de flexibilité en intervenant dans des délais extrêmement courts dans une crise inattendue. Le jour du défilé national du 21 Juillet, les avions et équipages prévus pour le défilé aérien ont été sollicités pour une opération d'évacuation au Liban.

Le 15 Wing a joué avec tous ses avions un rôle important dans le succès de cette opération en évacuant près de 3000 personnes de cette région en guerre. Je voudrais mentionner que nos C-130, à la demande de l'ONU, furent les premiers, durant les hostilités autour de l'aéroport de Beyrouth, à amener des secours humanitaires indispensables à la population libanaise.

En plus de notre calendrier opérationnel de l'année écoulée, notre unité a contribué avec succès aux différents exercices et missions d'entraînement des divers composantes de notre Défense. Je pense entre autres à l'exercice préparatoire NEO (non-combatant evacuation operations) tenu à Weelde au mois de mars, à notre contribution à la mise en place des troupes pour l'exercice de l'OTAN «Steadfast Jaguar» dans les lies du Cap-Vert au mois de mai et à l'exercice «Quick Response» du mois de septembre à Coxyde et à Saint Hubert.

De plus, le 15 Wing lui-même a connu une année d'entraînement très intensif avec, tout spécialement, la participation à deux sessions d'entraînement au «Advanced Airlift Tactical Training Center» de la USAF et la participation réussie à l'exercice «Red Flag» à Nellis AFB aux EUA avec quatre C-130. Grace à ces entraînements, il fut possible d'obtenir ou de renouveler de nombreuses qualifications nécessaires à l'opérationnalité de nos équipages.

Cet effort doit se poursuivre en 2007, entre autres durant «Herky», activité au Bénin au mois d'avril, pour que nous puissions disposer en permanence de personnel suffisamment qualifié afin de répondre aux nombreuses missions opérationnelles demandées à notre unité.

Au total, le wing a effectué en 2006, plus de 5000 vols, tout type d'avion confondu. Ces missions ont seulement pu être réalisées grâce à l'engagement collectif et continu de tout le personnel du 15 Wing.

Je voudrais d'ailleurs mettre en évidence l'effort important réalisé par une grande partie du personnel de la maintenance et du mess durant l'opération «Indian Spring».

Pendant trois mois, les techniciens ont travaillé en régime intensif pour rattraper le retard accumulé dans le domaine des gros entretiens afin de garantir une plus grande disponibilité opérationnelle de nos C-130. En parallèle à cet effort, un deuxième «dock» d'entretien C-130 a été installé dans le hangar «Blaton». Ainsi nous possédons la capacité d'entretien suffisante pour faire face à des travaux structurels, importants sur nos C-130, sans avoir un impact négatif sur l'opérationnalité de ceux-ci.

Pour terminer, je mentionnerai également que lors de l'année écoulée, nous avons perdu un deuxième C-130 dans l'incendie d'un hangar de SABENA Technics au début du mois de mai. Le CH-02 en entretien «depot level» est un des quatre avions perdus lors de cet

loods van SABENA Technics begin van de maand mei. De CH-02 in "depot level" onderhoud, was een van de vier toestellen die in de brand verloren gingen. De operationele impact van dit verlies was in 2006 minimaal, gezien het toestel toch geïmmobiliseerd was in het kader van dit onderhoud.

Gedurende de komende jaren zal dit verlies gevoeld worden, des te meer omdat, na de herneming van de werkzaamheden "depot level" door SABENA Technics, er daar een bijkomend toestel geïmmobiliseerd wordt tot 2009 voor een "stand alone" modificatie in het kader van het "self protection" programma van de ganse vloot C-130H.

De operationele vereisten zullen zonder de minste twijfel voor de komende jaren een verhoogde belasting van de rest van onze vloot tot gevolg hebben. Wij hebben het vaste voornemen deze uitdaging aan te gaan.

De vervanging van de CH-02 door een andere C-130 is reeds voorzien en deze zal beschikbaar zijn na aanpassing aan onze normen eind 2008.

Ik zou willen besluiten met een woord van dank en erkenning. Ik dank al het personeel van de 15 Wing voor de loyale samenwerking en de grote beschikbaarheid die op elk moment getoond werden tijdens het afgelopen jaar. Wij zullen volharden met dezelfde wil als in 2006 en wij zullen klaar zijn om de vele uitdagingen aan te gaan die zich ongetwijfeld in 2007 zullen voordoen.

Rare vogel op Meisbroek

Op 11 januari landde de B-747 van Japanse Luchtmacht op Meisbroek. Eerste minister Shinzo Abe bracht een tweedaags bezoek aan België, de EU en de NAVO. Dit prachtig vliegtuig stond twee dagen te pronken op de parking van de militaire luchthaven waar het werd gefotografeerd door onze medewerker Jacques Van Hyfte.



De elfde C-130 Hercules is toegekomen

Op 8 april landde de C-130E, aangekocht ter vervanging van de CH-02 vernield door brand in mei 2006, op Zaventem. SABENA Technics is belast met de modernisering van het toestel.

L'onzième C-130 Hercules est arrivé

Le 8 avril, le C-130E, acheté pour remplacer le CH-02 détruit par le feu en mai 2006, atterrit à Zaventem. SABENA Technics est chargé de la modernisation de cet appareil.

incendie. L'impact opérationnel de cette perte fut minimal en 2006, car l'avion était de toute façon immobilisé par cette inspection.

Pour les années à venir, cette perte sera ressentie et ce d'autant plus que nous verrons après la reprise des activités «depot level» à la SABENA Technics un avion supplémentaire en modification «stand alone» jusque 2009 et ce, dans le cadre du programme «self protection» de l'ensemble de la flotte C-130H.

Les impératifs opérationnels auront sans aucun doute comme effet une sollicitation accrue du reste de la flotte pour les années à venir. C'est à ce défi que nous avons l'intention de faire face. Le remplacement du CH-02 par un autre C-130 est acquis et sera disponible après modification et mise à nos standards pour la fin de 2008.

Je voudrais terminer avec un mot de remerciement et de gratitude. Je remercie tout le personnel du 15 Wing pour la collaboration loyale et l'implication énorme et de chaque instant, qui a été donnée par tous durant l'année écoulée.

Nous allons persévérer avec la même volonté qu'en 2006 et serons prêts à relever les nombreux défis qui ne manqueront pas de se présenter».

Oiseau rare a Meisbroek

Le 11 janvier dernier, le B-747 de la Force Aérienne Japonaise a atterri à Meisbroek. Le Premier Ministre Shinzo effectuait une visite de deux jours en Belgique, aux Communautés Européennes et à l'OTAN. Ce superbe avion a tenu la vedette pendant deux jours sur le parking de l'aérogare militaire où il a été photographié par notre collaborateur Jacques Van Hyfte.