

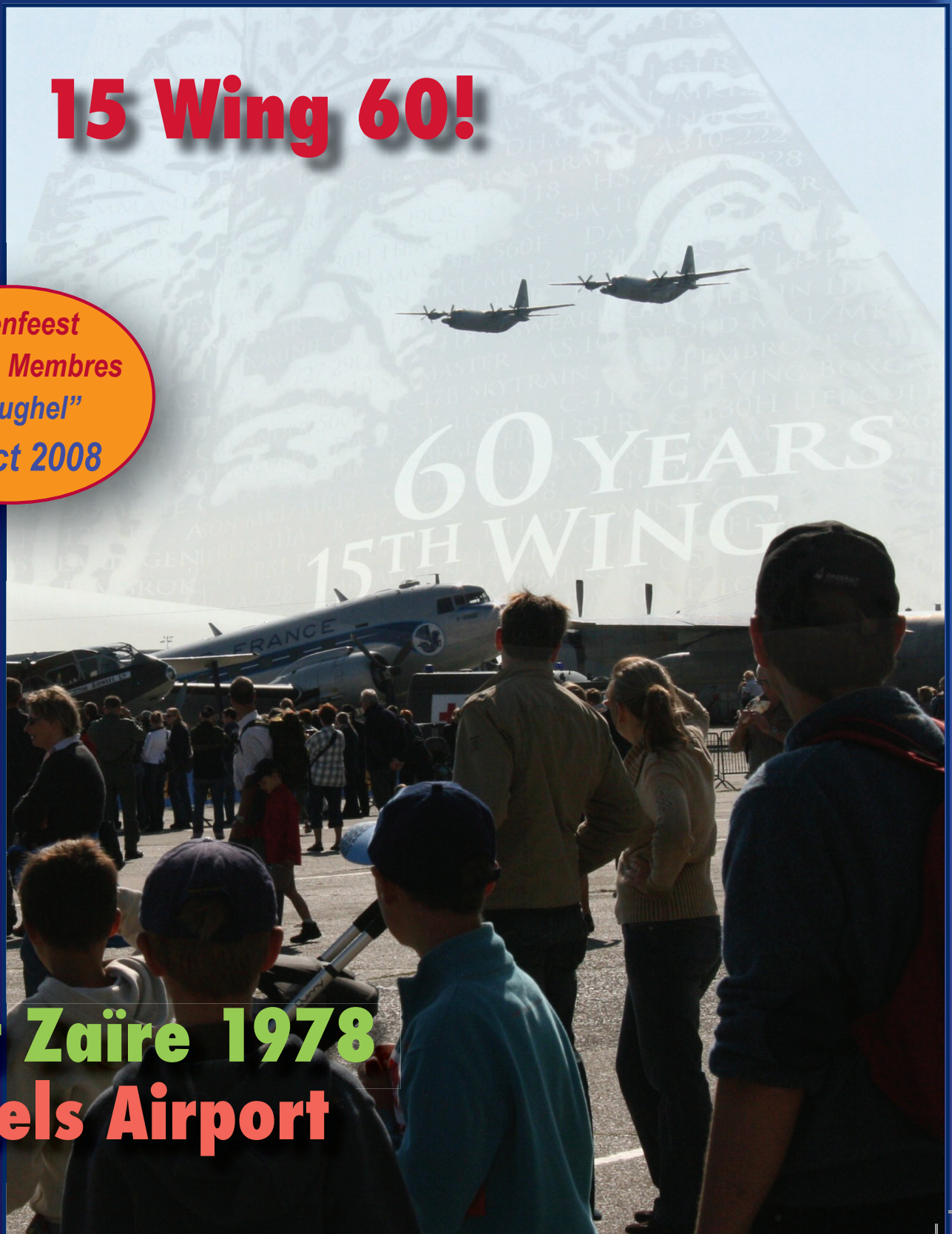


NEWS

N° 44 - September 2008
Septembre 2008

15 Wing 60!

Ledenfeest
Fête des Membres
"Breughel"
24 Oct 2008



Airlift Zaïre 1978
Brussels Airport

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Dakota flash

Blz 7 : Kolwezi 1978: USAF Zaire
airlift

Blz 12 : Expo 58 - Brussels Airport

Blz 16 : Eerste jaren van de Flying Boxcar
in de 15 Wing

Blz 19 : 1954: de Percival Pembroke,
een nieuw toestel voor
de 15 Wing

Blz 21 : 15 Wing vandaag



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota flash

P 7 : Kolwezi 1978: USAF-Zaire
airlift

P 12 : Expo 58 - Brussels airport

P 16 : Les premières années du
Flying Boxcar au 15 Wing

P 19 : 1954: le Percival Pembroke,
un nouvel appareil pour le
15 Wing

P 21 : 15 Wing aujourd'hui

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

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans,
André Janssens

Layout : André Janssens

Vertaling : Christophe Waterkeyn; Jacques de Brouwer,
Isabelle en Léon Hadermann, Marie-Christine en Paul
Buyse, Jos Thewissen, Gilbert Desmet

Foto's : Jacques Van Hyfte, fotosectie 15 Wing

Druk : Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch

Adres :

Dakota - 15 Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

Tel : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51

e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be

dakota_archives@skynet.be

Website : <http://www.dakota15wing.be>

Openingsuren: maandag & woensdag, van 14 tot 18 uur

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

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

Rédaction :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans,
André Janssens

Layout : André Janssens

Traduction : Christophe Waterkeyn, Jacques de
Brouwer, Isabelle et Léon Hadermann, Marie-Christine
et Paul Buyse, Jos Thewissen, Gilbert Desmet

Photos : Jacques Van Hyfte, section photo 15 Wing

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Adresse :

Dakota - 15 Wing Transport Aérien

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

Tel : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51

e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be

dakota_archives@skynet.be

Website : <http://www.dakota15wing.be>

Heures d'ouverture: lundi & mercredi, de 14 à 18 hrs

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



De viering van "60 jaar 15 Wing" kende een groot succes. Een honderdtal personen aanvaardden de uitnodiging van de bevelhebber van de 15 Wing en de voorzitter van Dakota en waren aanwezig op vrijdag 12 september in de lokalen van onze VZW Dakota.

Zij waren er getuige van:

- de voorstelling van het nieuwe boek "Historiek van de 15 Wing" door Piet Claes en uitgegeven door "Flying Pencil" uit Erembodegem.
- de presentatie van de schitterende DVD "60 jaar 15 Wing" gerealiseerd door Julie Charlier bij de DG IPR van Defensie
- de opening van de tentoonstelling "60 jaar 15 Wing in beeld en woord", samengesteld door onze redacteur Axel Vermeesch - bijgestaan door onze archivaris Johny Nijs.

Deze tentoonstelling, waartoe wij u allen uitnodigen, blijft nog enkele maanden te bezichtigen.

De "Open Deur 15 Wing" op zondag 14 september

kende een onverhoopt succes. Meer dan 20.000 bezoekers kwamen op deze zonnige dag een kijkje nemen in de 15 Wing!

Over deze evenementen op 12 en 14 september leest u meer in onze rubrieken "Dakota Flash" en "De 15 Wing vandaag".

In dit nummer zetten wij de reeks in het kader van "60 jaar 15 Wing" verder met artikels over de eerste jaren van de C-119 en de aankomst van de Pembroke in de 15 Wing.

Ter gelegenheid van "30 jaar Kolwezi" publiceerden wij in ons vorig nummer het artikel "Kolwezi 1978, humanitaire evacuatie" door kolonel A. Blume. Als aanvulling hierop nemen wij het artikel "Zaire Airlift" over dat verscheen in 1980 in het tijdschrift "Airlift Operations Review" van de USAF. Dit geeft ons een bredere kijk op de operatie en vooral op de Amerikaanse luchttransportsteun aan de operatie "Red Bean".

Vijftig jaar geleden bezochten 40 miljoen bezoekers de Expo '58 te Brussel. In het artikel "Brussels Airport" beschrijft France Debray de perikelen die gepaard gingen met het overbrengen van de Nationale Luchthaven van Melsbroek naar Zaventem.

Uw persoonlijke uitnodiging voor ons jaarlijks ledenfeest op vrijdag 24 oktober 2008 werd u reeds per post toegestuurd. Inschrijven is nog steeds mogelijk. Gans het team vrijwilligers van de VZW DAKOTA hoopt u, uw familie en vrienden bij die gelegenheid talrijk te mogen ontmoeten.

René Hoeben
Voorzitter

La célébration de « 60 ans 15 Wing » a connu un grand succès. Une centaine de personnes ont répondu à l'invitation du Commandant du 15 Wing et du président du Dakota et étaient donc présentes le 12 septembre dans les locaux de notre ASBL Dakota.

Elles furent témoins :

- de la présentation du nouveau livre « Historique du 15 Wing » par Piet Claes, publié par les Éditions « Flying Pencil » d'Erembodegem.
- de la présentation du superbe DVD « 60 ans 15 Wing » réalisé par Julie Charlier du service DG IPR de la Défense.



et enfin, de l'ouverture de l'exposition « 60 ans 15 Wing en images et paroles », réalisée par notre rédacteur Axel Vermeesch en collaboration avec notre archiviste Johny Nijs.

Cette exposition, à laquelle nous vous convions tous, peut encore se visiter pendant plusieurs mois.

La « Porte Ouverte 15 Wing » du dimanche

14 septembre a également connu un énorme succès. Plus de 20.000 visiteurs ont rendu visite au 15 Wing par cette belle journée ensoleillée. Pour plus de détails concernant les événements du 12 et 14 septembre, je vous renvoie aux rubriques « Dakota Flash » et « Le 15 Wing aujourd'hui ».

Dans ce numéro, nous poursuivons la série débutée dans le cadre des « 60 ans 15 Wing » avec des articles concernant les premières années du C-119 et l'arrivée du Pembroke au 15 Wing.

À l'occasion de « 30 ans Kolwezi », nous avons publié dans les numéros précédents, l'article du Colonel Alain Blume « Kolwezi 1978, évacuation humanitaire ». En complément, nous publions l'article « Zaire Airlift » paru en 1980 dans la revue « Airlift operations Review » de l'USAF. Cela nous permet d'avoir une vue d'ensemble sur l'opération et plus particulièrement de l'appui du transport aérien américain à l'opération « Red Bean ».

Il y a 50 ans, 40 millions de visiteurs se rendaient à l'Expo 58 de Bruxelles. Dans l'article « Brussels Airport », France Debray relate les difficultés liées au transfert de l'Aéroport National de Melsbroek à Zaventem.

Votre invitation personnelle pour notre fête annuelle des membres, le vendredi 24 octobre 2008, vous a été adressée par la poste. Il y a toujours moyen de s'inscrire. Tout le team de volontaires de l'ASBL Dakota espère vous y rencontrer accompagné de votre famille et de vos amis.

René Hoeben
Président



DAKOTA Flash

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Jaarlijks ledenfeest

Al onze leden hebben ondertussen een uitnodiging gekregen voor ons jaarlijks Breugelfeest. Niet vergeten tijdig in te schrijven want het aantal deelnemers is noodgedwongen beperkt tot 200! Tot dan.

Bezoeken

In juni kregen wij nog zes groepen met +/- 200 bezoekers over de vloer, terwijl juli en augustus in dit opzicht traditioneel zeer rustige maanden waren. Dat gaf de medewerkers van de cel documentatie de gelegenheid om ongestoord te werken aan de vernieuwing van onze tentoonstelling in het kader van de viering van de zestigste verjaardag van de 15 Wing, en de voorbereiding van de voorstelling van de nieuwe "Historiek van de 15 Wing".

Op zaterdag 6 september luidden, zoals vorige jaren, een honderdtal nieuwe inwoners van Steenokkerzeel het "nieuwe bezoekersseizoen" in. De tentoonstelling was spijtig genoeg nog niet volledig afgewerkt: een reden te meer om ons nadien nog eens te bezoeken?

Defensiedagen in Florennes

Op 4 en 5 juli werden de jaarlijkse Defensiedagen



georganiseerd te Florennes. Het aantal bezoekers werd geschat op 80.000. De C-130 CH-07, pas beschilderd ter gelegenheid van 60 jaar 15 Wing, werd er voor het eerst getoond aan het publiek. Een tweede C-130 voerde enkele demonstratieparachutages uit. Onze VZW Dakota was er vertegenwoordigd met een informatiestand over de 15 Wing.

BBQ Restore Boxcar

Op maandag 3 augustus organiseerde de ploeg "Restore Boxcar" onder een stralende hemel haar traditionele BBQ "Onder de vleugels van de C-119" voor al onze vrijwillige medewerkers en ereleden met hun dames en enkele genodigden. Wij danken ons erelid Norbert Niels voor zijn gewaardeerde bijdrage tot het welslagen van dit evenement.

DAKOTA Flash

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Fête annuelle des membres

Entre-temps, tous nos membres ont reçu une invitation pour notre festin annuel Breughélien. N'oubliez pas de vous enregistrer à temps car le nombre de participants est forcément limité à 200!

Visites

En Juin, nous avons encore reçu six groupes avec un total de +/- 200 visiteurs, tandis que Juillet et Août ont été, à cet égard, des mois traditionnellement calmes. Cela a offert à nos collaborateurs de la cellule documentation l'opportunité de travailler sans trop de perturbation au renouvellement de notre exposition dans le cadre de la célébration du soixantième anniversaire du 15 Wing, et à la préparation de la présentation du nouveau livre «Historique du 15^e Wing». Le samedi 6 Septembre, comme les années précédentes, une centaine de nouveaux habitants de Steenokkerzeel étaient nos premiers clients de la « nouvelle saison de visites ». L'exposition n'était malheureusement pas encore achevée: une raison de plus pour revenir nous rendre visite plus tard?

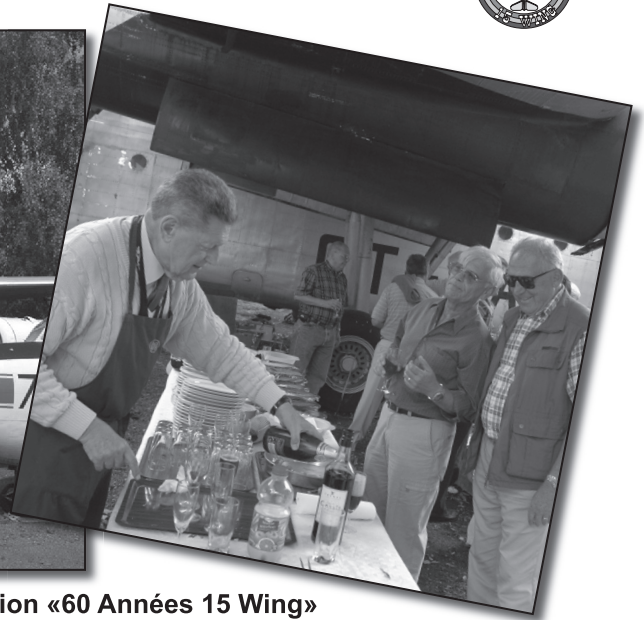


Journées de la Défense à Florennes

Le 4 et 5 Juillet, les journées annuelles de la Défense furent organisées à Florennes. On estime à quelque 80.000 le nombre de visiteurs. Le C-130 CH-07, nouvellement peint à l'occasion du 60^{ème} anniversaire du 15 Wing, y était pour la première fois montré au public. Un deuxième C-130 effectua quelques parachutages de démonstration. L'asbl Dakota y était représenté avec un stand d'information sur le 15 Wing.

BBQ Restore Boxcar

Le lundi 3 août, sous un ciel radieux, l'équipe «Restore Boxcar» a organisé son traditionnel barbecue «Sous les ailes du C-119» pour tous nos bénévoles et nos membres d'honneur avec leurs épouses et quelques invités. Nous remercions notre membre d'honneur Norbert Niels pour sa précieuse contribution à la réussite de cet événement.



Viering "60 Jaar 15 Wing"

Op vrijdagavond 12 september werd de nieuwe "Historiek van de 15 Wing" voorgesteld in onze DAKOTA. Een honderdtal personen waren aanwezig op uitnodiging van de bevelhebber van de 15 Wing, kolonel B. Flamang, en van onze voorzitter. Beiden prezen in hun toespraak de inzet en de inspanning van Piet Claes om zijn eerste uitgave uit 1992 te herwerken en uit te breiden tot een interessant en rijk geïllustreerd boek met talrijke, nooit eerder gepubliceerde foto's (o.a. uit de collectie van Eddy Vercruysse). De auteur zelf bedankte de VZW Dakota en allen die hem hielpen bij de totstandkoming van zijn nieuwste boek. Dit is nog altijd verkrijgbaar bij de uitgeverij "Flying Pencil", maar ook in ons documentatiecentrum aan de normale verkoopprijs van € 39,00.

Tot slot nodigde onze voorzitter, René Hoeben, iedereen uit om de thematische tentoonstelling "60 jaar 15 Wing in beeld en woord" te bekijken, samengesteld door Axel Vermeesch en Johny Nijs. Hiervoor werd onze tentoonstellingszaal ook, dankzij de inzet van veel vrijwilligers van Dakota in een nieuw en hedendaags kleedje gestoken. Deze tentoonstelling blijft nog enkele maanden in deze vorm te bezoeken.



Open Deur 60 jaar 15 Wing

Op zondag 14 september, onder een stralende zon, bezochten meer dan 20.000 personen de 15 Wing. De stand van onze VZW Dakota kende een enorme toeloop: Jean en Danny bemanden een mooi uitgebouwde informatieve stand en verkochten er allerlei memorabilia, terwijl Léonce, Johny, Raymond en Jos de dorstigen lieten proeven van ons speciaal bier, dat zeer in de smaak viel. De uitgeverij

Célébration «60 Années 15 Wing»

Le vendredi 12 Septembre, le nouveau «Historique du 15 Wing» était présenté dans notre DAKOTA. Une centaine de personnes étaient présentes à l'invitation du colonel B. Flamang, commandant du 15 Wing, et de notre président. Dans leurs discours, ils ont tous les deux salué l'engagement et l'effort de Piet Claes d'avoir retravaillé son livre pour en faire un ouvrage intéressant et richement illustré, avec de nombreuses photos jamais publiées auparavant (entre autres sortant de la collection de E. Vercruysse). L'auteur lui-même a remercié l'a.s.b.l. Dakota et tous ceux qui l'ont aidé à la création de son dernier livre. Celui-ci est encore disponible à la maison d'éditions «Flying Pencil», mais aussi dans notre Centre de

documentation au prix de vente normal de 39,00 €. Enfin, notre président, René Hoeben, invita tout le monde à visiter l'exposition thématique «60 ans du 15 Wing en mots et images», compilé par Axel Vermeesch et Johny Nijs. Pour valoriser cet événement, notre salle d'exposition, également, a reçu un nouveau look contemporain grâce aux efforts de nombreux bénévoles du Dakota. Pendant quelques mois encore, cette exposition subsistera sous cette forme.

Open Door 60 ans 15 Wing

Le dimanche 14 Septembre, sous un soleil radieux, plus de 20.000 personnes ont visité le 15^e Wing. Le « stand » de notre a.s.b.l. Dakota était fort couru: Jean et Danny s'occupaient d'un beau stand d'information et y vendaient toutes sortes de souvenirs, alors que Léonce, Johny, Raymond et Jos faisaient goûter notre bière spéciale qui était très appréciée par nos nombreux clients ! La maison d'édition «Flying Pencil», y vendait le nouvel «Historique



“Flying Pencil” stelde er de “Historiek van de 15 Wing” te koop, terwijl de auteur Piet Claes onophoudelijk vriendelijke woordjes schreef in de verkochte boeken.

De VZW Dakota dankt:

Voor steun aan onze tentoonstelling “60 jaar 15 Wing”

- De drukkerij Boone voor het drukken van grote kleurenposters
- De Firma Michiels uit Westmeerbeek
- Alle leden en sympathisanten die foto's voorwerpen of documenten bezorgden
- De Public Relations dienst van de Luchtcomponent van Defensie
- Rik Hollanders en Francis Dalcq die ons beide verschillende T-shirts schonken die herinneren aan humanitaire operaties of aan de 15 Wing.

Antoine De Vriendt die ons het boek “Geschiedenis van de Oorlog der Verenigde Naties” schonk. Dit lijvige en zeer interessante werk werd samengesteld door een groep specialisten onder leiding van professor Henri Liebrecht en uitgegeven door “De Sphinx, Brussel” in 1949.

J.P. Van Doorselaer, onze medewerker die, zoals vroeger al aangekondigd, tijdens de voorbije maanden onze website ontwikkelde.

Surf snel naar <http://www.dakota15wing.be> en leer ons (nog) beter kennen, zowel in het Nederlands als in het Frans! U kunt er ook uw eventuele constructieve suggesties kwijt!

du 15 Wing», tandis que l'auteur, Piet Claes, dédicaçait sans relâche les livres vendus.

L'a.s.b.l. Dakota remercie:

Pour leur soutien à l'exposition «60 ans 15 Wing»

- L'imprimerie Boone pour l'impression de grandes affiches en couleur
- La firme Michiels de Westmeerbeek
- Tous les membres et sympathisants qui nous ont fourni des objets, des photos ou des documents.
- Le service des relations publiques de la Composante Air de la Défense
- Rik Hollanders et Francis Dalcq qui, tous deux, nous ont fait cadeau de T-shirts qui rappellent les opérations humanitaires ou le 15 Wing.

Antoine De Vriendt, qui nous a fait don du livre «Histoire de la Guerre des Nations Unies». Cette oeuvre très volumineuse et très intéressante a été composée par un groupe de spécialistes dirigé par le professeur Henri Liebrecht et publiée par «Le Sphinx, Bruxelles» en 1949.

J.P. Van Doorselaer, notre collaborateur qui, comme annoncé précédemment, a développé notre site Web au cours des derniers mois. Surfez rapidement vers <http://www.dakota15wing.be> et apprenez à mieux (encore) nous connaître, aussi bien en français qu'en néerlandais !! Vos suggestions constructives éventuelles y sont évidemment le bienvenu!



Kolwezi 1978 : USAF - Zaïre Airlift

Door Lt Kol J.L. Cole, Jr, commandant 53 MAS, Norton AFB California

Par Lt Col J.L. Cole, Jr, commandant 53 MAS, Norton AFB California

Vertaling uit het Engels door Axel Vermeesch

Traduction de Jacques de Brouwer

De crisis in Zaïre van 1978 is een interessant voorbeeld van het juiste gebruik van luchttransport over grote afstand en in moeilijke omstandigheden. Deze inzet van luchttransport van de USAF door het Military Airlift Command (MAC) werd gemakshalve ingedeeld in twee verschillende operaties: Zaïre I (16-27 mei 1978) en Zaïre II (3-17 juni 1978). Zaïre I was een noodoperatie met een zeer korte verwittigingstijd en een grote gevoeligheid in het kader van Franse en Belgische reddings- en evacuatieoperaties in de provincie Shaba. Er werden 30 opdrachten uitgevoerd met C-141 Starlifters en een met C-5 Galaxy om een totaal van 538 ton materiaal en 124 passagiers te vervoeren. Gedurende operatie Zaïre II werd een Pan-Afrikaanse vredesmacht vervoerd en steun verleend aan België en Frankrijk om troepen en materiaal terug te brengen naar Europa. Deze inzet vergde 43 C-141 en negen C-5 opdrachten voor het vervoer van 1.225 passagiers en 1.597 ton materiaal.

La crise de 1978 au Zaïre est un bel exemple du bon emploi du transport aérien sur de longues distances et dans des circonstances difficiles. La mise en œuvre du transport aérien de la USAF par le Military Airlift Command (MAC) a été, pour simplifier, divisée en deux opérations: Zaïre I (16-27 mai 1978) et Zaïre II (3-17 juin 1978). Zaïre I était une opération d'urgence avec un préavis de mise en œuvre très court et en même temps très délicate dans le cadre d'une opération de sauvetage et d'évacuation de populations françaises et belges dans la province du Shaba. Trente missions furent effectuées par des C-141 Starlifters et une par C-5 Galaxy afin de transporter un total de 538 tonnes de matériel et 124 passagers. Zaïre II consistait à transporter une force de la Paix Pan-Africaine et à donner un appui aux français et belges pour rapatrier en Europe du personnel et du matériel. Ces dernières opérations demandèrent l'utilisation de 43 vols en C-141 et 9 en C-5 afin de transporter 1.225 passagers et 1.567 tonnes de matériel.

Zaïre I en II waren beide zeer moeilijke operaties en betekenden een merkwaardige verwezenlijking in het domein van het luchttransport. Niettegenstaande beide operaties een gedetailleerde analyse verdienen zal dit artikel focussen op operatie Zaïre I vanuit het standpunt van een vliegtuigbemanning. Deze operatie was zeer moeilijk door het gebrek aan voorbereiding, gezien de korte verwittigingstijd en de tijdsgevoeligheid.

Vroeger gekend als Belgisch Kongo, werd Zaïre een onafhankelijk land in 1960. Zaïre, en in het bijzonder de provincie Shaba, is rijk aan natuurlijke hulpbronnen zoals koper, kobalt, uranium en diamant, waardoor het land van heel bijzonder belang was voor de geïndustrialiseerde landen. Uranium voor de eerste atoombom kwam uit de mijnen van Shaba. Na de onafhankelijkheid bleven vele Europeanen in Zaïre om de uitbating van de mijnen te verzekeren in een wederzijdse economische verstandhouding. Op 11 mei 1978, vielen ongeveer 5.000 Katangese rebellen¹ Shaba binnen vanuit Angola en namen de mijnstad Kolwezi in. Door de bezetting van Shaba hoopten zij een economische en politieke crisis teweeg te brengen waardoor het Mobutu regime ten val zou

Zaïre I et II ont été toutes deux des opérations très difficiles et représentent une remarquable réalisation dans le domaine du transport aérien. Bien que les deux opérations méritent une analyse détaillée, cet article sera centré sur l'opération Zaïre I, vu par un équipage d'avion. Cette opération a été très difficile d'une part, du fait du manque de préparation car le préavis de mise en œuvre a été très court et d'autre part par l'impérieuse nécessité d'agir rapidement.

Connu jadis sous le nom de Congo belge, le Zaïre est devenu un pays indépendant en 1960. Le Zaïre et en particulier la province du Shaba est riche en matières premières comme le cuivre, le cobalt, l'uranium et le diamant. C'est pourquoi ce pays revêt une importance primordiale pour les pays industrialisés. L'uranium utilisé dans la première bombe atomique provenait d'ailleurs des mines du Shaba. Après l'indépendance du Zaïre, de nombreux européens y restèrent pour assurer l'exploitation des mines dans le cadre d'une coopération économique bilatérale. Le 11 mai 1978, environ 5.000 rebelles katangais¹ envahirent le Shaba au départ de l'Angola et prirent la ville minière de Kolwezi. En occupant le Shaba, ils espéraient



komen. Door deze verrassing inval waren de Europeanen in het gebied virtuele gijzelaars, vooral toen de rebellen overgingen tot wandaden en moorden. Frankrijk en België zetten onmiddellijk een reddingsoperatie op, en gedurende een bepaalde tijd was ook sprake van de inzet van Amerikaanse grondtroepen. De Amerikaanse deelname bleef echter beperkt tot luchttransport van voertuigen, brandstof, munitie, voedsel en medische hulp als steun voor de Franse (airdrop) en Belgische (airland) operaties, en steun aan de USAF "Airlift Coordination Elements" (ALCE)².

Inlichtingen waren zeer schaars voor de bemanningen aangeduid voor de "Zaire I Airlift". De bemanningen gekwalificeerd voor parachutage werden in staat van paraatheid gebracht en verwachtten een reddingsoperatie met parachutage uit te voeren zoals boven Stanleystad in 1964. Wij waren niet zeker of we Amerikaanse, Franse of Belgische troepen zouden droppen, en de zaak was niet volledig geklaard tot wij gealarmeerd werden in de vroege morgen in Dakaren we de vrachtruimte zagen van de C-141's die uit Corisca kwamen.

Het zou een "airland" operatie worden en de eerste tien bemanningen in Dakar werden gepland om naar

Lubumbashi of Kamina te vliegen met

een herbevoorradingstop in Kinshasa op de terugvlucht. Terug in Dakar was een minimum rustperiode gepland alvorens een tweede opdracht uit te voeren.

Lt Kol J. Haseltine's ALCE was pas in Dakar toegekomen zodat hij ook weinig of geen informatie had voor de eerste bemanningen die daar aankwamen. Onmiddellijk deden zich brandstofproblemen voor. Door het gewicht van Franse ladingen opgenomen in Corsica kon het maximum hoeveelheid brandstof voor sommige vliegtuigen niet genomen worden, waardoor het onmogelijk werd om na het ontladen in Shaba tot in Kinshasa te vliegen. De dringendheid liet niet toe een gedeelte van het materiaal uit te laden, bemanningen vertrokken voor hun eerste opdracht richting Shaba met een naar best vermogen berekende hoeveelheid brandstof.

Gebrek aan communicatiemiddelen stelde een groot

provoquer une crise économique et politique par laquelle le régime de Mobutu serait renversé. Par cette attaque surprise, les Européens travaillant dans la région devinrent des otages virtuels surtout lorsque les rebelles se mirent à piller et à commettre des exactions et des meurtres. La France et la Belgique mirent immédiatement sur pied une opération d'évacuation et pendant tout un temps il fut même question de faire intervenir des troupes américaines. La participation américaine se limita au transport aérien de véhicules, carburant, munitions, nourriture et support médical en appui des opérations françaises (parachutées) et belges (aérotransportées) et d'un soutien au USAF Airlift Coordination Elements (ALCE)².

Les informations concernant la situation étaient très fragmentaires pour les équipages désignés pour «Zaire I Airlift». Les équipages qualifiés pour effectuer des parachutages furent mis en alerte et ils s'attendaient à devoir effectuer une opération d'évacuation avec des

parachutages comme ce fut le cas en 1964 à Stanleyville.

Nous ne savions même pas si nous allions larguer des troupes américaines, françaises ou belges. Cette incertitude ne fut même pas levée lorsque mis en état d'alerte tôt le matin à Dakar, nous vîmes la soute cargo des C-141 qui arrivaient de Corse. Cela devenait une



Lockheed C-141 "Starlifter"

opération d'aérotransport et les dix premiers équipages à Dakar furent programmés pour voler vers Lubumbashi ou Kamina avec au retour une escale de ravitaillement à Kinshasa. Ensuite retour à Dakar où après une période minimale de repos, une nouvelle mission serait planifiée.

L'ALCE du Lt Col J. Haseltine venait d'arriver à Dakar et il n'avait rien ou quasi-rien comme information à donner aux premiers équipages qui s'apprêtaient à partir. Immédiatement il fut clair qu'il y aurait des problèmes de carburant. Le poids du matériel français emporté depuis la Corse était tel que la quantité maximale de carburant ne pouvait pas être embarquée dans certains avions. De ce fait, il devenait impossible pour eux de rejoindre Kinshasa après avoir débarqué le matériel au Shaba. L'urgence ne permit pas de décharger en partie les avions et les équipages partirent donc vers le Shaba avec une quantité de carburant calculée au plus juste.



probleem op weg naar Shaba. Hevige onweders, donder en bliksem, en de elektrische storingen die ermee gepaard gaan, maakten de HF radioverbindingen uiterst moeilijk. Wij hadden geen informatie betreffende de 20 mijl brede corridor tussen de twee delen van Angola toen we Zaïre binnen vlogen³.

Wij waren ook bezorgd over de hoeveelheid brandstof. Het was ons onmogelijk hetzij om diplomatieke redenen, hetzij wegens onbeschikbaarheid van brandstof op sommige vliegvelden te landen om cargo af te laden of brandstof bij te tanken. Het

probleem zou later opgelost worden, maar veroorzaakte grote bekommernis gedurende de eerste vluchten. Toen we Zaïre binnenvlogen was de luchtverkeercontrole op zijn zachtst uitgedrukt verward, iedere boordcommandant coördineerde dus zijn bewegingen met de andere vliegtuigen op een inter-vliegtuigen frequentie.

Informatie en inlichtingen over de toestand in Shaba waren nog altijd minimaal toen de eerste vliegtuigen Lubumbashi naderden. Er waren enkele stresserende momenten toen wij met het eerste vliegtuig landden. Het vliegveld leek verlaten. Het ALCE van kolonel C. Bennet kwam pas in het tweede vliegtuig, zodat er geen "friendly faces" waren om ons te begroeten. Na het lossen nam het vliegtuig een noordelijke koers van Lubumbashi naar Kinshasa om brandstof te tanken voor de vlucht terug naar Dakar.

De parking in Kinshasa was een absolute chaos. In een onophoudelijke stroom kwamen commerciële vliegtuigen toe van alle grootte, vorm en nationaliteit, met vluchtelingen uit Kamina en Kolwezi. Sommige vliegtuigen hadden hun motoren stilgelegd in afwachting van een parkeerplaats en blokkeerden aldus de taxiwegen op het vliegveld. De brandstofbevoorrading verliep uiterst langzaam. Alhoewel moeilijk te verwezenlijken in de crisissituatie, zou enige coördinatie tussen de civiele en de USAF stroom van vliegtuigen in Kinshasa deze potentieel gevaarlijke situatie hebben kunnen uitsluiten. Het was evident dat het onmogelijk zou zijn onze C-141 toestellen bij te tanken binnen de drie tot vier uur. Boordcommandanten bevelen hun bemanningen te slapen in het vliegtuig terwijl zij het probleem bekeken met de bevelhebber van het ALCE. Verwarring en verzadiging op het vliegveld van Kinshasa verslechterden tot op het punt dat commerciële en militaire vliegtuigen vast zaten aan de brandstofbevoorradingsputten zonder de mogelijkheid te taxiën en op te stijgen om parkeerplaatsen vrij te maken voor andere toestellen. Het werd overduidelijk dat met meer aankomsten en minder vertrekken de ganse "Zaire I Airlift" tot een catastrofaal en

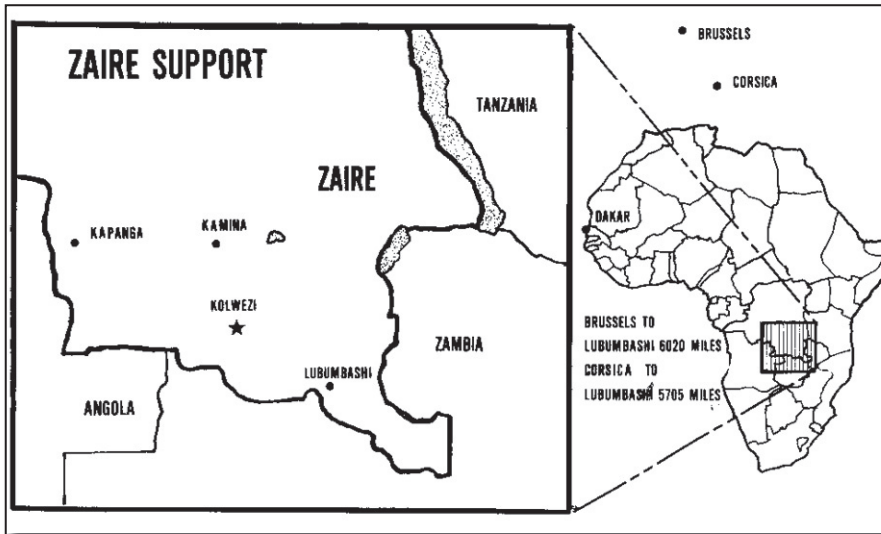
En vol vers le Shaba, le manque de moyens de communication fut également un gros problème. De violents orages, le tonnerre, des éclairs et les perturbations électromagnétiques y associées rendirent

les communications en HF très difficiles. Nous n'avions aucune donnée concernant le corridor, large de 20 nautiques, séparant les deux parties du territoire angolais, qui nous permettait d'entrer au Zaïre³. Notre préoccupation allait également à la quantité de carburant restant. Pour des raisons diplomatiques ou simplement d'indisponibilité de

carburant, il nous était impossible d'atterrir sur certains aérodromes pour y décharger du matériel et embarquer du carburant. Le problème sera solutionné plus tard mais causa beaucoup de soucis lors des premiers vols. Lorsque nous entrâmes au Zaïre, le contrôle aérien était, sans être méchant, déroutant et tout à fait incompétent au point que chaque commandant de bord coordonnait finalement son plan de vol avec les autres avions sur une fréquence inter-avions.

Les informations concernant la situation au Shaba étaient toujours minimalistes lorsque les premiers avions approchèrent Lubumbashi. Il y eut quelques moments stressants lorsque nous atterrîmes avec le premier avion car l'aérodrome semblait abandonné. L'ALCE du Col C. Bennet se trouvait dans le second avion si bien que nous n'avions pas de «visages amis» pour nous accueillir. Après avoir déchargé le matériel, l'avion prit la direction de Kinshasa pour y prendre du carburant pour le vol de retour vers Dakar.

Le tarmac de l'aérodrome de Kinshasa était totalement encombré. En un flot non interrompu, des avions commerciaux de toutes les tailles, formes et nationalités arrivaient avec des réfugiés en provenance de Kamina et Kolwezi. Certains avions avaient même coupé leurs moteurs en attendant une place au parking et bloquaient ainsi les taxiways de l'aérodrome. Le ravitaillement en carburant se faisait très lentement. Bien que cela soit difficile à réaliser en temps de crise, un minimum de coordination entre les responsables civils et USAF aurait pu empêcher que ce flot d'avions à Kinshasa ne devienne une situation potentiellement dangereuse. Il devint vite évident qu'il serait impossible de ravitailler nos C-141 dans les trois à quatre prochaines heures. Aussi, les commandants de bord ordonnèrent-ils à leurs équipages de dormir dans les avions pendant qu'eux, essayaient avec le commandant de l'ALCE de résoudre le problème. La confusion et la sursaturation d'appareils sur l'aérodrome de Kinshasa





vervelend einde zou komen, tenzij vlug iets zou worden gedaan. De slechte HF verbinding belette dat de C-141 stroom kon worden vertraagd of tijdelijk gestopt, er waren teveel vliegtuigen in vlucht en ze hadden geen andere plaats om te landen. Zelfs al konden de C-141 afgeleid worden naar een ander vliegveld, de commerciële vliegtuigen waren een totaal ander probleem. Wij vonden geen contactpersoon voor de Europese commerciële vluchten, en een luchthaven manager kon nergens bespeurd worden.

Na beraadslaging tussen de USAF boordcommandanten en Lt Col M. Speers van het ALCE, werd een plan ontwikkeld om een einde te maken aan de opstopping op de parkeerplaats. Indien we het vliegveld voor tenminste 30 minuten konden sluiten en de grondbewegingen van specifieke vliegtuigen controleren, dan konden we de dingen weer in beweging brengen. Ons plan om onze vliegtuigen op de grond te bewegen werd uitgetekend op een papieren servet. Commerciële vliegtuigen zouden onbeweeglijk blijven, terwijl onze C-141s zich zo zouden opstellen dat ze toegang hadden tot twee brandstofbevoorradingsputten en C-141s die reeds getankt hadden konden vertrekken. Na een korte briefing op de parkeerplaats verliep de uitvoering van het plan zeer vlot. Het ALCE personeel stelde zich op de parking, terwijl ikzelf plaats nam in de controletoren. Majoor S. Davis coördineerde het opstarten en de "elephant walk"⁴ van de C-141s op de inter-vliegtuigen frequentie. Onze acties veroorzaakten enige verwarring onder de Europese en Zairese bemanningen, gezien zij niet betrokken waren bij de planning en uitvoering. De ganse show was over in dertig minuten, de stroom kwam weer op gang, en onze C-141s konden in volgorde bevoorraden aan de twee brandstofbevoorradingsputten dicht bij de controletoren.

Na het opstijgen in Kinshasa vlogen we terug naar Dakar. Bij aankomst hadden we er een luchtdienst van 35 uur op zitten, we begonnen onze rustperiode. Supplementaire MAC bemanningen kwamen nu toe in Dakar, en wij gaven hen informatie over vliegvelden, communicaties en routes. Het ambassadepersoneel in Dakar en het ALCE waren nu zeer goed aan het werken, en wij keken allen optimistisch uit naar onze opdracht de volgende morgen.

En inderdaad, de volgende zending naar Shaba begon zeer goed. De lading was perfect uitgerekend en geladen zodat we een maximum aan brandstof konden meenemen. Alle vluchten naar Kamina en Lubumbashi verliepen probleemloos. De stroom van commerciële vliegtuigen met vluchtelingen was heel wat verminderd toen wij in Kinshasa aankwamen om te tanken. Onze verrassing was groot toen tien bemanningen op rust gezet werden in plaats van door te vliegen naar Dakar. Wij veronderstelden dat we in stand-by gehouden werden voor een verdere dringende evacuatie van Europeanen uit Shaba. We werden ingekwartierd in de kazerne in Nsele op 45 km van het vliegveld. We kregen geen bijkomende inlichtingen en hadden geen betrouwbare communicaties, tenzij met het ALCE op het vliegveld van Kinshasa. Het ALCE personeel was druk bezig een oplossing te vinden voor een nakend brandstoftekort en had weinig informatie over de ontwikkelingen van de crisis in Zaïre. Wij "zweetten" het letterlijk en figuurlijk uit in Nsele

empiraient au point que les appareils civils et militaires étaient bloqués aux points de ravitaillement de sorte qu'il leur était impossible de se déplacer et de décoller pour libérer ainsi quelques places de parking pour d'autres appareils. Il devint vite évident qu'avec plus d'arrivées et moins de départs, l'opération «Zaïre I Airlift» allait se terminer de façon catastrophique et devenir un fiasco total, à moins qu'on agissait. Les mauvaises communications en HF empêchaient que le flot des C-141 soit ralenti voir même interrompu. Il y avait trop d'avions en l'air et pas d'autres places pour atterrir. Même si on avait pu divertir les C-141 vers un autre aérodrome, les avions commerciaux constituaient un tout autre problème. Nous ne trouvâmes aucun intermédiaire pour les vols commerciaux européens et un semblant de commandant d'aérodrome restait également introuvable.

Après concertation entre les commandants de bord USAF et le Lt Col M. Speers de ALCE, un plan fut établi pour mettre fin à l'embouteillage sur l'aire de parking. Nous devions pouvoir fermer l'aérodrome pendant au moins trente minutes et contrôler les déplacements de certains avions afin de pouvoir remettre l'ensemble de la situation à nouveau en mouvement. Notre plan de déplacement des avions fut dessiné sur une serviette en papier. Les avions commerciaux ne devaient pas bouger tandis que nos C-141 devaient se positionner de telle sorte qu'ils auraient accès aux deux rampes de ravitaillement et que ceux qui avaient déjà fait le plein puissent partir. Après un court briefing sur l'aire de parking, l'exécution de la manœuvre se déroula très rapidement. Le personnel ALCE se positionna sur le parking pour guider les avions tandis que moi-même je prenais possession de la tour de contrôle. Le Major S. Davis coordonnait le démarrage des moteurs et «l'elephant walk»⁴ de nos C-141 sur notre fréquence inter-avions. Notre action causa quelques étonnements auprès des équipages européens et zairois du fait qu'ils n'avaient pas participé à la phase de planning et n'étaient pas impliqués dans la phase d'exécution. Toute la manœuvre fut exécutée en trente minutes, puis tout se remit en mouvement et nos C-141 purent se ravitailler l'un après l'autre aux deux rampes de ravitaillement situées près de la tour de contrôle.

Après avoir décollé de Kinshasa, nous prîmes la direction de Dakar. A l'arrivée, nous totalisons 35 heures de prestations et nous pouvions débiter notre période de repos. Des équipages supplémentaires du MAC étaient arrivés à Dakar et nous pûmes leur fournir des informations concernant les aérodromes, les communications et les routes à suivre. Le personnel de l'ambassade à Dakar et l'ALCE étaient maintenant tout à fait opérationnel et nous pûmes envisager de façon tout à fait optimiste notre mission du lendemain.

Et en effet, notre nouvelle mission vers le Shaba commença fort bien. La cargaison était parfaitement calculée et chargée de sorte que nous pûmes embarquer un maximum de carburant. Tous les vols à destination de Kamina et Lubumbashi se déroulèrent sans problème. Le flot des avions commerciaux avec les fugitifs avait fortement diminué lorsque nous arrivâmes à Kinshasa pour ravitailler en carburant. Notre étonnement fut grand lorsque dix



gedurende drie dagen. Wij deelden onze verblijfplaats met de Marokkaanse veiligheidstroepen die president Mobutu in die tijd permanent bewaakten. Sommige bemanningsleden hadden last met de spijsvertering en hevige aanvallen van muggen en vliegen. Maar het meest zorgwekkende was het gevoel dat wij afgezonderd waren zonder informatie betreffende de situatie in Zaïre. C-rantsoenen, waterzuiveringstabletten, anti-insecten spray, en verbinding met de Amerikaanse ambassade zouden ons verblijf heel wat aangener gemaakt hebben. Op de derde dag begrepen wij waarom we in Kinshasa moesten blijven : we kregen het bevel via het eiland Ascension⁵ terug te keren naar onze thuisbasis in Charleston. Wij verlieten Zaïre met het gevoel van opluchting en voldoening. Het was op dat ogenblik moeilijk een volledig beeld te hebben van de "Zaïre I Airlift", maar wij wisten dat onze opdracht met succes was uitgevoerd. Terug thuis, hadden wij tijd om na te denken over de gebeurtenissen van de voorbije week en lessen te trekken voor de toekomst.

Enkele slotbeschouwingen

De "Zaïre I Airlift" was interessant en bijzonder om verschillende redenen. De cijfers, 124 passagiers en 538 ton materiaal, stellen op zichzelf niet veel voor, maar het feit dat zij essentieel waren voor het welslagen van de Franse en Belgische reddingsoperatie in Shaba is van groot belang. Luchttransport werd ingezet over grote afstanden en in moeilijke en potentieel gevaarlijke omstandigheden. Het zou niet verkeerd zijn deze luchttransportoperatie een "ad hoc" operatie te noemen met weinig voorafgaande planning; maar, niettegenstaande alles een goed voorbeeld van een snelle en effectieve operatie in een tijdgevoelige crisis. De samenwerking met de operaties van de Fransen en de Belgen was interessant en betekenisvol, zowel militair als politiek. Ook voor de geschiedenis van luchttransport in de USAF was de operatie belangrijk. Het was zeker geen totaal inzet van het MAC systeem zoals de luchtbruggen naar Berlijn in 1948 en naar Israël in 1973, maar het is een merkwaardig voorbeeld van een kleine groep mensen, die met weinig voorbereiding, snel en efficiënt een zeer belangrijke taak uitvoeren.

(Footnotes)

¹ Behoorden tot het Front Nationale pour la Libération du Congo (FNLC)

² ALCE is een steunelement op luchthavens om de transportvliegtuigen te steunen bij tussenlanding en om te lossen en te laden.

³ In 1978 heerste in Angola een hevige burgeroorlog tussen het MPLA gesteund door de Sovjet-Unie en Cuba en de UNITA en FNLA gesteund door de VSA.

⁴ "Elephant walk" wordt in de USAF gebruikt om het traag taxiën van een rij grote transportvliegtuigen aan te duiden.

⁵ Ascension is een eiland in de Atlantische Oceaan, waar ook door de USAF C-130 met Belgische parachutisten geland werd gedurende de operatie "Rode Draak" in 1964, om de Europese gijzelaars te bevrijden in Stanleystad.

¹ Appartenant au Front National pour la Libération du Congo (FNLC)

² ALCE est une unité d'appui sur les aérodromes ayant pour mission d'aider les avions de transport lors d'escales intermédiaires et pour les charger et décharger au point de départ et à destination

³ En 1978, il y avait en Angola une violente guerre civile opposant le MPLA soutenu par l'Union Soviétique et Cuba et l'UNITA avec le FNLA soutenu par les Etats-Unis

⁴ «Elephant walk» est utilisé dans l'USAF pour désigner la façon lente de faire taxier une file d'avions de transport

équipages furent mis au repos au lieu de continuer leur vol sur Dakar. Nous imaginions que nous étions mis en stand-by dans le cadre d'une nouvelle évacuation urgente d'européens du Shaba. Nous prîmes nos quartiers dans le site de la Nsele à 45 km de l'aérodrome. Nous ne reçûmes pas d'informations complémentaires d'autant plus que nos moyens de communications étaient très mauvais sauf avec ALCE sur l'aérodrome de Kinshasa. Le personnel d'ALCE était fort occupé à résoudre un problème de manque de carburant et n'avait pas ou peu d'informations sur l'évolution de la crise au Zaïre. Nous transpirions des gouttes tant au propre qu'au figuré à la Nsele et ce pendant trois jours. Nous partagions notre casernement avec les forces de sécurité marocaines qui, à cette époque, gardaient en permanence le président Mobutu. Certains membres d'équipages avaient des problèmes intestinaux et étaient incommodés par des piqûres de moustiques et d'insectes en tous genres. Ce qui nous inquiétait cependant le plus était le fait d'être isolé sans informations sur ce qui se passait au Zaïre. Quelques rations C, des tablettes de purification d'eau, des sprays anti-moustiques et une liaison avec l'ambassade américaine auraient rendu notre séjour bien plus agréable.

Le troisième jour nous comprîmes pourquoi nous devions rester à Kinshasa: nous reçûmes l'ordre de rejoindre notre base mère à Charleston via l'île d'Ascension. Nous quittâmes le Zaïre avec un sentiment de délivrance mais aussi de satisfaction. Il était difficile à ce moment d'avoir une vue d'ensemble sur «Zaïre I Airlift» mais nous savions déjà que notre mission avait été exécutée avec succès. De retour au bercail nous eûmes le temps de réfléchir sur les événements de la semaine écoulée et d'en tirer des leçons pour l'avenir.

Quelques réflexions pour terminer

La mission «Zaïre I Airlift» était intéressante et particulière à plusieurs points de vue. Les chiffres, 124 passagers et 538 tonnes de matériel, ne disent par eux-mêmes pas grand chose mais le fait qu'ils étaient essentiels pour la réussite de l'opération d'évacuation du Shaba par les forces françaises et belges, sont de très grande importance. Une opération de transport aérien a été mise sur pied pour un transport à longue distance et dans des conditions potentiellement dangereuses. On peut dire sans se tromper que cette opération de transport aérien était une opération «ad hoc» avec une préparation minimale; mais, malgré tout c'est un bon exemple d'une opération de temps de crise où l'impact temps était important et qui fut exécutée rapidement et efficacement. La participation aux opérations des Français et des Belges était très intéressante et pleine d'enseignements tant au point de vue militaire que politique. De même dans l'historique du transport aérien de l'USAF, cette opération a sa place. Ce n'était certes pas une mise en œuvre totale du système MAC comme lors du pont aérien sur Berlin en 1946 et en Israël en 1973, mais ceci restera comme l'exemple d'un petit groupe d'hommes qui avec une préparation minimale a su réaliser une mission importante de façon rapide et efficace.



Expo 58 : Brussels Airport

Met toelating van de uitgever Borgerhoff-Lamberighs overgenomen uit het boek "EXPO 58, de grote ommekeer" door France Debray. Hiervoor onze oprechte dank.

Avec l'autorisation de l'éditeur Borgerhoff-Lamberighs, cet article a été extrait du livre "EXPO 58, le grand tournant" par France Debray. Avec nos remerciements.

Traduction de Christophe Waterkeyn

De burgerluchtvaart kent in de jaren vijftig een echte explosie. De cijfers liegen er niet om. Je moet geen intellectueel zijn om te weten dat ze in 1958 een hoge vlucht zullen nemen en dat het vliegveld van Melsbroek, geërfd van de Duitsers, die verwachtingen niet het hoofd zal kunnen bieden.

Tegen alle logica in verloopt de bouw van de nieuwe luchthaven van Zaventem, die "Brussel-Nationaal" (onder druk van het Vlaamse Gewest wordt dat in 1972 "Zaventem-Nationaal") wordt genoemd, als een onvervalst feuilleton met typische Belgische wendingen.

Eerste aflevering: weigering. Reeds in 1939 was een gebied land- en tuinbouwgrond bij Zaventem opgevorderd door de Belgische Staat. Begin 1954 stelt de Regie der Luchtwegen, die al lange tijd lonkt naar de ongebruikte terreinen van Zaventem, een project "Internationale Luchthaven" voor, ontworpen volgens het model van Orly door architect Van Den Bossche, die kort daarna overlijdt. P.W. Segers, minister van Transport, stelt het project voor in de regering-VanHoutte. Die laatste weigert gewoon Melsbroek te verlaten. En niet zonder reden: (1) men heeft net een nieuwe terminal gebouwd voor het vrachtvervoer; (2) er wordt gewerkt aan de weg- en spoorwegverbindingen Melsbroek-Brussel.

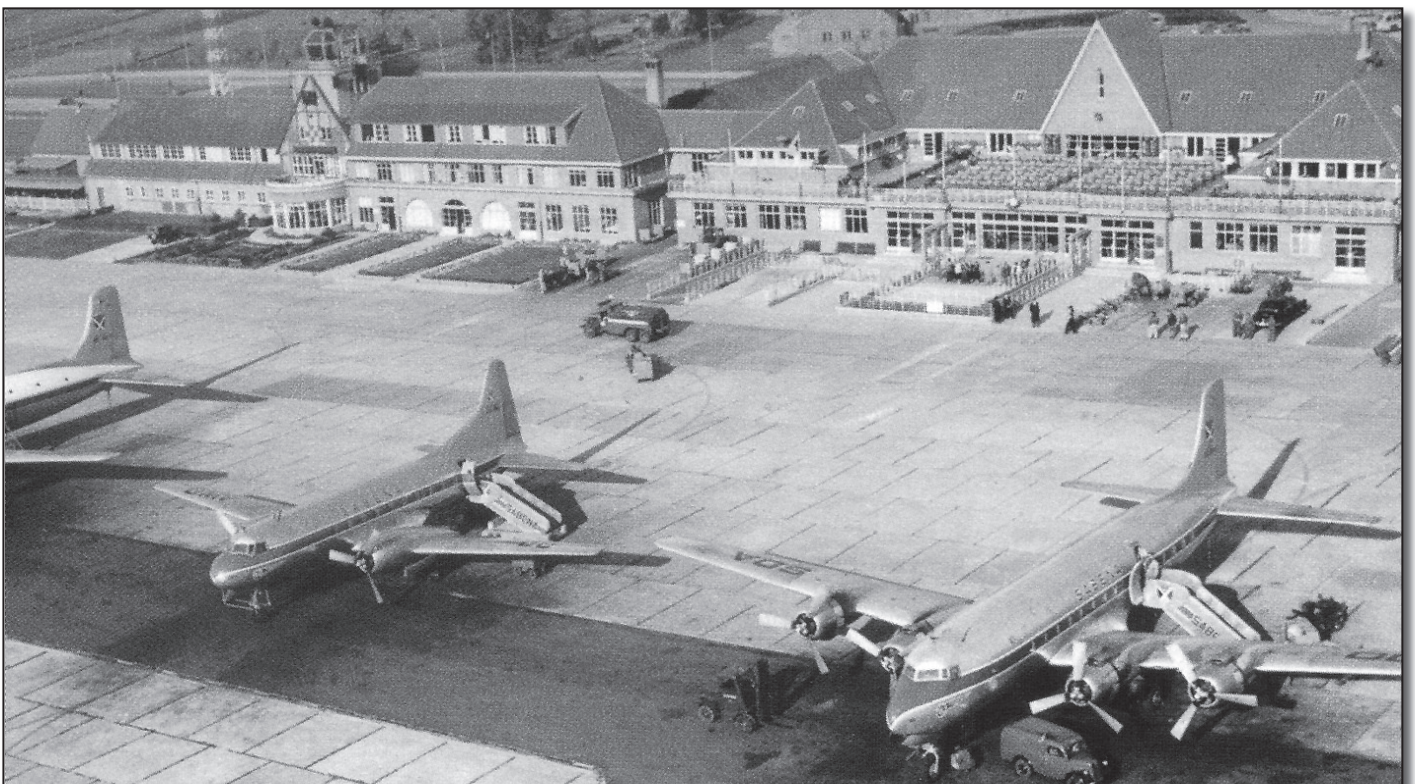


L'aviation civile connaît une véritable explosion dans les années cinquante. Les chiffres ne mentent pas. Il ne faut pas être intellectuel pour savoir qu'ils s'envoleront dès 1958 et que l'aéroport de

Melsbroek, hérité des Allemands, ne pourra faire face à tant d'attente.

Contre toute logique, la construction du nouvel aéroport de Zaventem, qui fut appelé "Bruxelles-National" (puis en 1972 "Zaventem-National" sous la pression de la communauté flamande) se déroule comme un feuilleton-réalité avec rebondissements typiquement à la belge.

Premier épisode: le refus. Déjà en 1939, l'état belge avait réclamé un terrain à usage agricole et à bâtir à Zaventem. Début 1954, la Régie des Voies Aériennes, qui lorgnait déjà depuis longtemps des terrains inoccupés de Zaventem, propose un projet d'Aéroport International, inspiré du modèle de celui d'Orly par l'architecte Van Den Bossche, décédé peu après. P.W. Segers, ministre du Transport, propose le projet au gouvernement van Houtte. Ce dernier refuse tout simplement de quitter Melsbroek. Et non sans raison: (1) on vient juste de construire un nouveau terminal pour le transport de fret; (2) on travaille à la liaison routière et ferroviaire Melsbroek-Bruxelles.





Tweede aflevering: bewustwording. In de herfst van 1955 komt Expo 58 in de realisatiefase met een boek vol buitenlandse deelnemers. Zelfs al brengt Sabena al haar diensten naar Melsbroek, dan nog twijfelt men er ernstig aan of die de vloed van bezoekers, die men op dat ogenblik op 900.000 reizigers schat, zal kunnen verwerken.

Derde aflevering: akkoord en aanstellingen. Begin 1956 beslist E. Anseele, minister van Transport van de regering-Van Acker IV, om een terminal in Zaventem te bouwen. Eigenaardig genoeg stelt hij Sabena aan als bouwheer, zelfs al komt die verantwoordelijkheid toe aan de Regie der Luchtweegen. Ambiance verzekerd! En wanneer de liberale minister een drietal architecten, M. Brunfaut (een Brusselaar), G. Bontinck (een Vlaming) en J. Montschen (een Waal), aanstelt, waarbij hij meer rekening houdt met het communautaire dan met het financiële, vaart de katholieke pers uit. De minister wil een functionele, eigentijdse terminal laten bouwen die aangepast is aan de vliegtuigen van de toekomst en die anticipeert op de op handen zijnde democratisering van de luchtvaart. Om kort te gaan, een terminal die de volgende veertig jaar geen aanpassingen nodig heeft [sic].

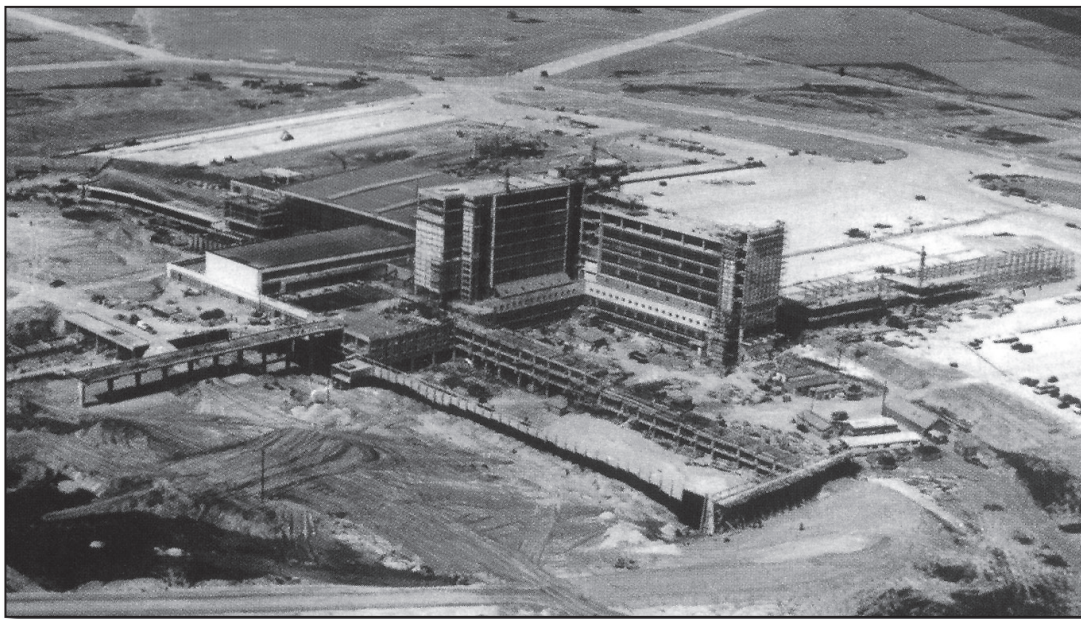
Vierde aflevering: dringend en voorzichtig. Alles gaat zeer snel. Vanaf april 1956 pakken de bulldozers de Zaventemse velden aan. De plannen voorzagen twee pistes in de wind en twee voor de terminal kruisende pistes. Uiteindelijk stelt men zich tevreden met twee pistes want de stormloop van '58 zou wel eens een storm in een glas water kunnen zijn die de investeringen niet kan verantwoorden. In Melsbroek moet men nu het wegen- en spoorwegennet uitbreiden. En op de Heizel wacht de helihaven van de Groendreef al drie jaar op uitbreiding.

Vijfde aflevering: opening. De werken zijn met gezwinde spoed uitgevoerd. Twee jaar zullen voldoende zijn om het indrukwekkende complex van de nieuwe terminal in de stijl van '58 te voltooiën. Opmerkelijk zijn de transitthal met de enorme, in aluminium gevatte glazen wand, de in- en ontschepingspieren en de ultramoderne 42 meter hoge controletoren met uitzicht op de pistes beneden. De toren zou niet tijdig afgeraken en in het begin verliep de controle van het luchtverkeer op Zaventem nog steeds vanuit Melsbroek.

Met de internationale luchthaven in het oosten, de helihaven op de Heizel en Air Terminus in het centrum vinden alle luchtvaartvoorzieningen hun plaats. Op 15 mei 1955 huldigt Koning Boudewijn, net terug van zijn eerste reis naar Congo, de spoorwegverbinding in tussen Melsbroek en de Air Terminus aan het Centraal Station. Maar Helaas! Men had geen rekening gehouden met de Expo. Die is nog maar twee maanden bezig als de eerste passagiers aankomen en vertrekken op Brussel-Nationaal.

Deuxième épisode: la conscientisation. A l'automne 1955, l'Expo 58 arrive dans sa phase de réalisation avec une kyrielle de participants étrangers. Même si la Sabena déplace tout son appui vers Melsbroek, on émet encore sérieusement des doutes sur la capacité de pouvoir accueillir le flot de visiteurs, que l'on estime à cet instant autour de 900.000 voyageurs.

Troisième épisode: accord et désignations. Début 1956, E. Anseele, ministre du Transport dans le gouvernement Van Acker IV décide de construire un terminal à Zaventem. Assez bizarrement, il désigne la Sabena comme maître



d'œuvre, alors même que la responsabilité incombe à la Régie des Voies Aériennes. Ambiance garantie ! Et quand le ministre libéral désigne un trio d'architecte, M. Brunfaut (un Bruxellois), G. Bontinck (un Flamand) et J. Montschen (un Wallon), il accorde en fait davantage d'importance à l'aspect communautaire qu'à l'aspect financier, écrit la presse catholique. Le ministre veut faire construire un terminal fonctionnel, moderne adapté aux avions du futur et qui anticipe l'arrivée proche de la démocratisation de l'aviation. En fait, un terminal qui n'aura besoin d'aucune adaptation durant les 40 années à venir [sic].

Quatrième épisode: urgence et prudence. Tout va très vite. Dès avril 1956, les bulldozers s'attaquent aux terrains agricoles de Zaventem. Les plans prévoient deux pistes dans l'axe normal des vents et deux pistes en diagonale. Finalement, on se contenta de deux pistes car l'assaut de '58 ne pourrait bien être qu'une tempête dans un verre d'eau qui pourrait ne pas justifier les investissements. A Melsbroek, il faut maintenant développer le réseau routier et ferroviaire. Et au Heysel, l'héliport de la Drève Verte attend son extension depuis trois ans déjà.

Cinquième épisode: l'ouverture. Les travaux sont exécutés avec rapidité. Deux ans seront suffisants pour achever le complexe impressionnant du nouveau terminal bâti dans le pur style '58. Remarquons le hall de transit avec l'énorme charpente en aluminium et panneaux de verre, les jetées



Op 5 juli 1958 huldigt minister E. Anseele de nieuwe luchthaven snel in, in alle stilte want de koning is op dat ogenblik bezig met het vormen van een nieuwe regering. In de haast heeft men enkele details weggelaten: de voorzieningen om de grote hal te beschermen tegen de zon en de leuning op de ontschepingspijlen.

De ontknoping. In minder dan een jaar worden alle luchtvaartdiensten overgebracht naar Zaventem. De ervaring leert snel dat Melsbroek niet meer was aangepast aan de behoeften van de moderne luchtvaart, die met reuzenschreden evolueert. Na veertig jaar ontploffingsmotoren dient zich het tijdperk van de straalmotoren aan. Tussen de B-707, DC-8 en de Superstarliner neemt de strijd om de langeafstandsvluchten een aanvang, terwijl de sierlijke Franse Caravelle haar deel van de markt opeist voor de middellange afstand. Het commerciële luchtvervoer won hoogte, snelheid en actieradius, en bracht een grotere capaciteit en een beter comfort. Om de grote luchtvaartbedrijven in de toekomst te kunnen ontvangen, is het noodzakelijk om de nieuwe terminal en pistes in Zaventem zo snel mogelijk af te werken en aan te passen.

Typisch voor die tijd was dat gezinnen op zondag aan de rand van de piste in Melsbroek hun ijsje aten met het geronk van de Dakota DC-3's in hun oren. Nu vinden ze snel hun weg naar Zaventem. Beschermd door de glazen wand van de enorme transitthal kunnen de achterblijvers er de grote zilveren vogels in de wolken zien verdwijnen.

Voor Sabena, de Belgische maatschappij van het luchtvervoer, zijn de vooruitzichten van 1958 een buitenkansje. Ze moderniseert haar vloot, breidt de diensten voor passagiers uit en ontwerpt een slogan die past bij haar hoge vlucht: "Met Sabena was u er al geweest". Met het embleem van de Expo op de snuit van haar vliegtuigen zal Sabena op lange en middellange afstanden vliegen op 104 bestemmingen in 39 landen. Het is ook met zichtbaar genoegen dat Sabena in die lucratieve periode munt zal slaan uit het dagelijkse komen en gaan van Sikorsky helikopters tussen Melsbroek, Zaventem, de helihaven op de Groendreef en de Expo.

Sabena beschikt in 1958 over tien viermotorige DC-7 vliegtuigen voor langeafstandsvluchten naar de USA en Afrika en dertien viermotorige DC-6 en twaalf Convairs voor de vluchten in Europa. Er zijn nog een aantal oude DC-3 en DC-4 toestellen die zorgen voor de verbinding met Congo en vrachtvliegtuigen C-47 en C-54. Acht Sikorsky helicopters S-58 worden ingezet voor de vluchten in de buurt van Brussel.

Sabena overschrijdt in die periode de drempel van 10.000 werknemers. Maar die plotse stimulans zal haar financiële evenwicht niet echt dienen.

Enkele markante data:

1953 Het gebouw Air Terminus nabij Centraal Station en

d'embarquement et la tour de contrôle ultra moderne de 42 mètres de haut avec vue plongeante sur les pistes. Les tours ne seraient pas prêtes à temps et au début, le contrôle du trafic aérien de Zaventem s'est effectué depuis Melsbroek.

Avec l'aéroport international à l'est, l'héliport au Heysel et l'Air Terminus au centre, c'est tout le dispositif aérien qui prend sa place. Le 15 mai 1955, le roi Baudouin, juste de retour de son premier voyage au Congo inaugure la liaison ferroviaire entre Melsbroek et l'Air Terminal de la Gare Centrale.

Mais hélas! On n'avait pas tenu compte de l'Expo! Il y en a encore pour deux mois et déjà les premiers passagers arrivent et partent de Bruxelles-National. Le 5 juillet 1958, le ministre E. Anseele inaugure le nouvel aéroport à toute vitesse et en toute discrétion car le roi est à cet instant-là occupé à former un nouveau gouvernement. Dans la hâte, on a laissé tomber quelques détails : le dispositif de protection du hall contre le soleil et les rampes d'embarquement.

Le dénouement. En moins d'un an, tous les services aéroportuaires sont déplacés vers Zaventem. L'expérience montre rapidement que Melsbroek n'était plus adapté aux exigences de l'aviation moderne, qui évoluent à pas de géant. Après quarante ans de moteurs à explosion, s'annonce l'ère des moteurs à réaction. Les B-707, DC-8 et le Superstarliner se disputent leur part de marché pour les vols long courrier tandis que la gracieuse Caravelle française revendique la sienne pour les vols moyen courrier. Le transport aérien commercial a gagné en altitude, en vitesse et en rayon d'action, et a apporté une plus grande capacité de transport et un meilleur confort. Pour pouvoir accueillir dans l'avenir de plus grandes compagnies aériennes, il est nécessaire d'achever et d'adapter le plus rapidement possible le nouveau terminal et les pistes de Zaventem.

A cette époque, il était courant de voir les familles déguster



Sikorsky S-55 (Batavia)

leurs cornets de glace le dimanche au bord de la piste de Melsbroek, leurs oreilles emplies du vrombissement des Dakota DC-3. Elles trouvent actuellement rapidement leur chemin à Zaventem. Protégés par les parois vitrées de l'énorme hall

de transit, les retardataires peuvent voir les grandes ailes argentées disparaître dans les nuages.

Les perspectives de l'année 1958 sont une aubaine pour la Sabena, la société belge de transport aérien. Elle modernise sa flotte, élargit l'étendue de ses services aux passagers et développe un slogan à la hauteur de ses ambitions: "Avec la Sabena, vous y seriez déjà". La Sabena et ses avions



de helihaven op de Groendreef worden in gebruik genomen.

- 1954 Inhoudiging van de nieuwe wegverbinding Brussel-Melsbroek op 23 december.
- 1955 Inhoudiging van de spoorwegverbinding tussen de Air Terminus in Brussel en Melsbroek op 15 mei.
- 1956 Begin van de funderingswerken van de nieuwe terminal in Zaventem in april.
- 1958 De nieuwe gebouwen op de helihaven van de Groendreef worden geopend voor het publiek op 23 mei.
De werken in Zaventem worden beëindigd op 23 mei.
De nieuwe luchthaven "Brussel-Nationaal" wordt geopend op 15 juni.
Plechtige inhuldiging van "Brussel-Nationaal" op 5 juli.
Pan American organiseert een demonstratie van de gloednieuwe B-707 op Zaventem op 14 september.
Eerste lijnvlucht B-707 van Pan American landt op Zaventem op 17 oktober.
De Tax Free Sky Shop op Zaventem opent op 30 december.

Het boek "EXPO 58, de grote ommekeer", door France Debray.

Uitgegeven door Borgerhoff & Lambergits Group.
Geen twijfel mogelijk: Expo 58, de eerste naoorlogse wereldtentoonstelling, bracht een keerpunt. Expo 58 bracht een idyllische kijk op de wereld, op vernieuwing, op vooruitgang in wetenschap en techniek. Expo 58 was het symbool van de wederopbloei.
42 miljoen bezoekers maakten er op een unieke manier kennis met de nabije toekomst. Die toekomst zou een groeiende consumptiemaatschappij brengen, een zich snel ontwikkelend transportwezen, nieuwe communicatiemiddelen, energie, industrie ... en de eerste successen in de ruimtevaart.
Een zeer interessant boek, rijk geïllustreerd. Niet te missen! Prijs 35 Euro.



au nez peints de l'emblème de l'Expo voleront en moyen et long courrier vers 104 destinations dans 39 pays. C'est aussi avec un plaisir évident qu'au cours de cette époque lucrative, la Sabena va engranger les bénéfices des allées et venues des hélicoptères Sikorsky entre Melsbroek, Zaventem, l'héliport sur la Drève Verte et l'Expo.
La Sabena dispose en 1958 de dix appareils DC-7 quadrimoteurs pour ses vols long courrier vers les USA et l'Afrique et treize DC-6 quadrimoteurs et douze Convairs pour ses vols en Europe. Il y a encore de vieux appareils DC-3 et DC-4 qui se chargent des liaisons vers le Congo et des avions cargos C-47 et C-54. Huit hélicoptères Sikorsky S-58 desservent les liaisons des alentours de Bruxelles.
C'est au cours de cette période que la Sabena dépasse le seuil des 10.000 employés. Mais ce stimulant subit ne va pas vraiment aider l'équilibre financier.

Quelques dates marquantes:

- 1953 Le bâtiment de l'Air Terminal à proximité de la gare centrale et l'héliport de la Drève Verte sont utilisés pour la première fois.
- 1954 Inauguration de la nouvelle liaison routière Bruxelles-Melsbroek le 23 décembre.
- 1955 Inauguration de la liaison ferroviaire entre l'Air Terminal de Bruxelles et Melsbroek le 15 mai.
- 1956 Début des travaux de fondation du nouveau terminal de Zaventem en avril.
- 1958 Les nouveaux bâtiments de l'héliport de la Drève Verte sont ouverts au public le 23 mai.
Les travaux à Zaventem sont terminés le 23 mai.
Le nouvel aéroport "Bruxelles-National" est ouvert le 15 juin.
Inauguration officielle de "Bruxelles-National" le 5 juillet.
Pan American présente lors d'un show le B-707 flambant neuf à Zaventem le 14 septembre.
Le premier vol de ligne d'un B-707 de la Pan American atterrit à Zaventem le 17 octobre.
Le Tax Free sky Shop de Zaventem ouvre ses portes le 30 décembre.

Le livre "EXPO 58, le grand tournant", par France Debray..

Édité par le Groupe Luc Pire, La renaissance du Livre.
Première exposition universelle d'après-guerre, L'Expo 58 constitue un véritable tournant dans l'évolution des mentalités. Vision idyllique du monde, de la modernité, du progrès des sciences et des techniques, vitrine emblématique des Trente Glorieuses, elle aura représenté, pour les 42 millions de visiteurs, un moment unique de découverte de l'avenir immédiat: société de consommation naissante, essor des transports, des communications, de l'énergie, de l'industrie ... et premières percées dans l'espace.
Un livre très intéressant, magnifiquement illustré. A ne pas manquer! Prix 35 Euro.



De eerste jaren van de “Flying Boxcar” in de 15 Wing

Les premières années du “Flying Boxcar” au 15 Wing

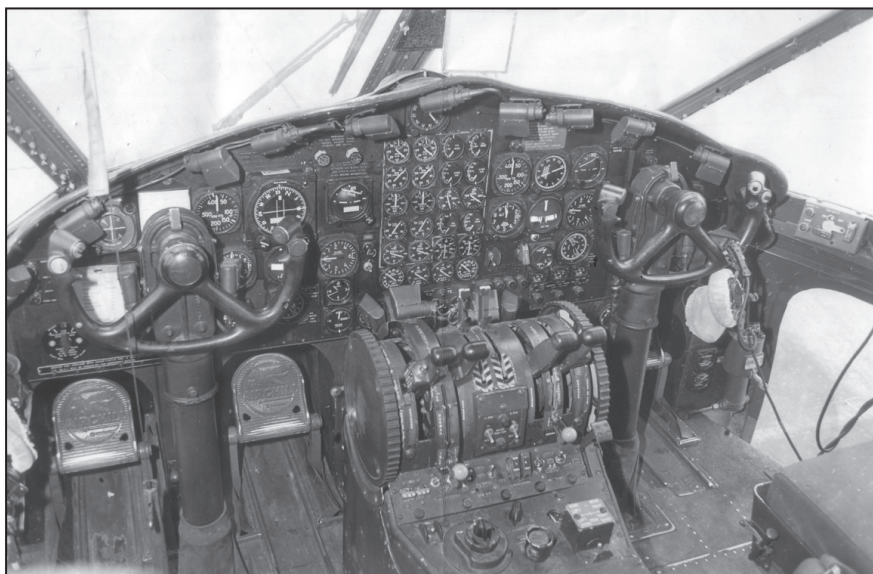
Door Serge Verbeeck en Axel Vermeesch.

Par Serge Verbeeck et Axel Vermeesch.
Traduit par Jacques de Brouwer.

Op 24 september 1952 landen de twee eerste “Flying Boxcars”, de CP-2 en CP-3, op Melsbroek. ‘s Anderendaags komen er nog twee toe, de CP-1 en CP-4. Het zijn de eerste vier van een reeks van 18 C-119F vliegtuigen. Zij verlieten pas twee maanden geleden de Fairchild fabriek van Hagerstown in Maryland voor levering aan de Amerikaanse luchtmacht. Bij aankomst te Melsbroek dragen de splinternieuwe toestellen de kentekens en de kleuren van de USAF, maar ze krijgen binnen de week de Belgische kentekens en registratie opgeschilderd.

Gedurende de maand oktober worden nog 11 toestellen geleverd: CP-5, CP-6, CP-7 en CP-10 op 13 oktober; de CP-8 op 24 oktober; de CP-11 en CP-12 op 27 oktober; de CP-9, CP-13, CP-14 en CP-15 op 28 oktober. De CP-16 landt op Melsbroek op 1 november 1952. De laatste twee C-119F, de CP-17 en de CP-18 worden ongeveer een jaar later geleverd, respectievelijk op 27 november en op 24 december 1953. Met de levering van 22 “Flying Boxcars” van het sterkere type G wordt ook reeds in 1953 begonnen.

Met de levering van deze voor die tijd reusachtige transporttoestellen, worden verschillende Dakota DC-3 toestellen afgestaan aan andere luchtmachten of teruggegeven aan de Amerikaanse luchtmacht. De overblijvende DC-3 Dakota's worden gegroepeerd in het 21 Smaldeel, terwijl de 18 C-119 vliegtuigen aan het 20 Smaldeel toegewezen worden. Op 6 oktober 1952 zou de eerste C-119 vlucht van het



20 Smaldeel gebeuren met de CP-3. De bestemming is de Amerikaanse militaire basis van Rhein-Main bij Frankfurt. Luitenant Becker van de USAF is de boordcommandant en commandant Thonon de tweede piloot. Door het slechte weer wordt de vlucht uitgesteld

C'est le 24 septembre 1952 que les deux premiers «Flying Boxcar» le CP-2 et le CP-3 atterrissent à Melsbroek. Ils sont suivis le lendemain par le CP-1 et le CP-4. Ces appareils sont les quatre premiers d'une série de 18 C-119F. Ils avaient quitté l'usine de Fairchild à Hagerstown dans le Maryland pour être livrés à la Force Aérienne américaine, voici deux mois seulement. Lors de leurs arrivées à Melsbroek, ces avions arboraient encore les insignes et immatriculations de l'USAF. Moins d'une semaine plus tard, les cocardes et immatriculations belges leurs étaient apposées.

La livraison des 11 avions suivant se poursuit durant tout le mois d'octobre. Le 13 octobre vit l'arrivée des CP-5, CP-6, CP-7 et CP-10; le 24 octobre se fut le tour du CP-8 suivi le 27 par les CP-11 et 12 pour se terminer le 28 par l'arrivée des CP-9, CP-13, CP-14 et CP-15. Le 1 novembre, le CP-16 arrive à Melsbroek. Il faudra attendre un an pour voir arriver les deux derniers C-119F soit le CP-17 le 27 novembre et le CP-18 le 24 décembre 1953. La livraison des 22 «Flying Boxcars» du type G (plus solide) commence également en 1953.

De par la livraison de ces avions de transport gigantesques pour l'époque, la Force Aérienne rétrocéda différents appareils DC-3 à d'autres forces aérienne et en rendit certains à l'US Air Force. Les DC-3 restants furent regroupés au sein de la 21 Escadrille tandis que les nouveaux C-119 furent attribués à la 20 Escadrille. C'est le 6 octobre 1952 que le premier vol d'un C119 de la 20 Escadrille devait

avoir lieu avec le CP-3. La destination prévue était la base américaine de Rhein-Main près de Francfort. Le lieutenant Becker de l'USAF en était le commandant de bord tandis que le commandant Thonon était désigné comme copilote. Le mauvais temps différa le vol au lendemain. Ce fut donc



tot 's anderendaags. Op 7 oktober landt de CP-3 veilig op Rhein-Main met de Amerikaanse kapitein Pollock aan de stuurknuppel en commandant A. Binon als tweede piloot, smaldeelbevelhebber majoor V. Collard is aan boord als waarnemer. Met deze vlucht is de saga van de Belgische "Flying Boxcars" begonnen.

Gedurende de rest van 1952 en het ganse jaar 1953 volgen de trainingsvluchten elkaar in een hels tempo op en beginnen de bemanningen van het 20 Smaldeel de verbindingen met Belgisch Kongo over te nemen van de Dakota bemanningen van het 21 Smaldeel. In februari 1953 worden voor het eerst enkele C-119s ingezet voor een humanitaire opdracht: hulpverlening aan de slachtoffers van de grote overstroming in de Nederlandse provincie Zeeland.

De smaldeelbevelhebber majoor A. Binon en zijn bemanning vertrekken op 3 maart 1953 voor de eerste vlucht C-119 naar Kongo, een nieuwe mijlpaal in de korte geschiedenis van de 15 VVbW! Op het vliegveld Idris van Tripoli krijgt de Belgische bemanning van de CP-3 steun van het RAF-detachement.

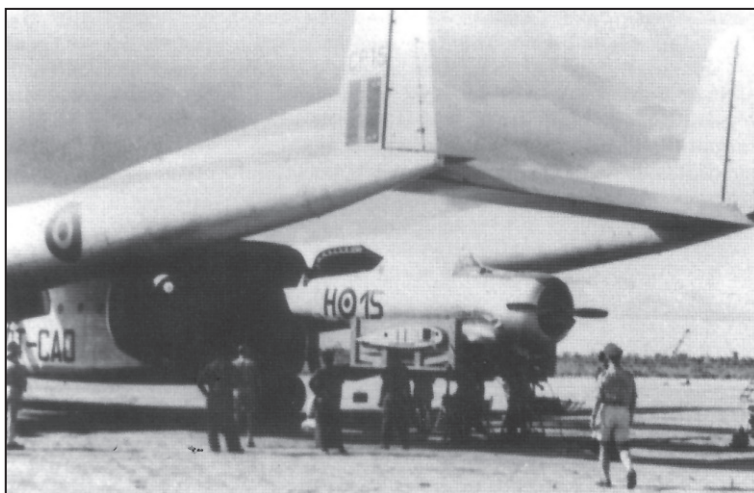
De grote Amerikaanse basis Wheelus in Libië is voor de Belgische vliegtuigen verboden gebied, tenzij in geval van nood. De bemanning brengt de nacht door in het bekende hotel El Mehari (de kameel). Na stops in Kano (Nigeria) en Leopoldstad bereikt de CP-3 op 6 maart de basis van Kamina. Zeven dagen later wordt het toestel na een probleemloze opdracht veilig aan de grond gezet in Melsbroek. Het duurt enige tijd vooraleer een tweede C-119 naar Kamina vertrekt op 23 mei via een nieuw geplande route: Rome, Athene, Cairo, Khartoem, en Entebbe. De terugvlucht verloopt via Leopoldstad, Kano en Tripoli, een route die gedurende vele jaren zal behouden blijven. In oktober start "Operatie Kangoeroe", de opleidingsvliegtuigen T-6 Harvard worden met C-119 overgevlogen naar de basis van Kamina. In 1952 en 1953 worden samen 4487 uren gevlogen met de nieuwe C-119F toestellen.

Op 1 november 1954 wordt het 40 Smaldeel opgericht en uitgerust met C-119F en heeft als eerste opdracht het opleiden van bemanningen. De bevelhebber van de 15 Wing luitenant-kolonel Mouillard is er van overtuigd dat er nu te weinig bemanningen zijn om alle C-119s regelmatig te laten vliegen; daarenboven is er een groot probleem met de bevoorrading van banden en onderdelen. Daarom stelt hij voor 18 toestellen te stockeren en onderdelen ervan te gebruiken om de andere toestellen vliegwaardig te houden. Toch heerst er grote verslagenheid als minister van Landsverdediging A. Spinoy om budgettaire redenen beslist het smaldeel na minder dan een jaar te ontbinden op 30 april 1955. De 18 C-119F toestellen worden uit dienst genomen en het 20 Smaldeel krijgt organiek 22 C-119G

le 7 octobre que le CP-3 atterrit finalement à Rhein-Main avec aux commandes le capitaine américain Pollock et le commandant A. Binon comme deuxième pilote. Le commandant d'escadrille, le major V. Collard assistait en temps qu'observateur au vol. C'est par ce vol que débuta la saga des «Flying boxcars» belges

La fin de l'année 1952 et toute l'année 1953 fut occupée par des vols d'entraînements effectués à une cadence accélérée. Cette année 53 vit aussi les équipages de la 20 Escadrille commencer à reprendre aux équipages des Dakotas de la 21 les vols de liaisons vers le Congo Belge. Février 1953, pour la première fois quelques C-119 sont mis en œuvre dans le cadre d'une mission humanitaire consistant à apporter de l'aide aux victimes des grandes inondations qui affectèrent la province néerlandaise de Zélande.

Le commandant d'escadrille le major A. Binon et son équipage décollent le 3 mars 1953 pour la première liaison en C-119 avec le Congo. Ceci constitue un nouveau moment historique dans les annales encore courte du 15



Wing de Transport. C'est un détachement anglais de la RAF qui donne l'assistance au sol au CP-3 et à son équipage lors de son atterrissage sur l'aérodrome d'Idris près de Tripoli. En effet la grande base stratégique américaine de Wheelus en Lybie est interdite aux avions belges sauf en cas d'urgence. L'équipage est logé pour la nuit dans le célèbre hôtel «El Mehari» (le Chameau). Après avoir fait escale à Kano

(Nigéria) et Léopoldville, le CP-3 arrive à Kamina le 6 mars. Sept jours plus tard l'avion atterrira au terme d'une mission sans problème à Melsbroek. Il faudra attendre un certain temps avant qu'un deuxième C-119 ne parte à nouveau pour Kamina. Cette liaison se fera par une nouvelle route: Athènes, Le Caire, Khartoum et Entebbe. Le vol retour passant par Léopoldville, Kano et Tripoli. C'est cette route qui sera utilisée pendant de nombreuses années. Au mois d'octobre l'opération «Kangourou» démarre. Elle consiste à amener les avions d'écolage T-6 Harvard par C-119 à Kamina. Le total des heures de vol effectué par les C-119 en 1952 et 1953 s'élève à 4487 heures.

Le 1 novembre 1954, voit la mise sur pied de la 40 Escadrille qui sera équipée de C-119F et qui aura comme mission principale la formation des nouveaux équipages. Le chef de corps du 15 Wing, le lieutenant-colonel Mouillard, est convaincu qu'il n'y a pas assez d'équipages pour faire voler régulièrement tous les C-119 et qu'en plus il y a un grand problème d'approvisionnement en pneus et pièces de rechanges. C'est pourquoi, il préconise de stocker 18 appareils et de les cannibaliser pour maintenir en état de vol les autres avions. La déception est grande lorsque, le 30 avril 1955, le ministre de la Défense Nationale décide pour des raisons budgétaires de dissoudre après moins



toestellen waarvan zes als reserve. Reservetoestellen zijn in die tijd geen overbodige luxe omdat er jaarlijks verschillende incidenten gebeuren, gelukkig meestal op de grond.

Op 12 september 1955 worden de 18 C-119F overgemaakt aan de Amerikaanse organisatie MAAG (Military Assistance and Advisory Group).

Acht ervan worden doorgegeven aan de Noorse Luchtmacht (CP-1, CP-2, CP-4, CP-6, CP-7, CP-8, CP-11 en CP-14), deze vliegtuigen hadden een gemiddelde van 380 vliegingen.

Van 1954 tot en met 1957 vliegen de bemanningen van het 20 Smaldeel jaarlijks gemiddeld een 6.000 uren. Door de toenemende activiteiten in Kongo, loopt het jaarlijkse aantal vliegingen de volgende jaren op tot meer dan 8.000. Vanaf 1959 kunnen de 22 C-119 toestellen het vele werk niet meer aan en wordt er beslist tien C-119F bij MAAG te kopen (contract nr. 296024 van 2 mei 1959). Voor de eerste maal heeft de Belgische Luchtmacht nu C-119 transportvliegtuigen in eigen bezit! Na een grote inspectie en ombouw tot C-119G door SABENA worden de toestellen door de 15 Wing in gebruikgenomen vanaf eind 1959 tot 1973.

Nog in 1959 wil de Luchtmacht enkele C-119s uitrusten met een "Jet Pack" van de firma Rhodes Berry uit Los Angeles. Een straalmotor boven op de romp moet de verbindingen



d'un an la 40 Escadrille. Les 18 appareils C-119F sont retirés du service et la 20 Escadrille reçoit organiquement 22 C-119G dont six sont mis directement en réserve. Cette précaution n'est pas superflue étant donné le nombre d'incidents qui se passent annuellement, heureusement pour la plus part au sol.

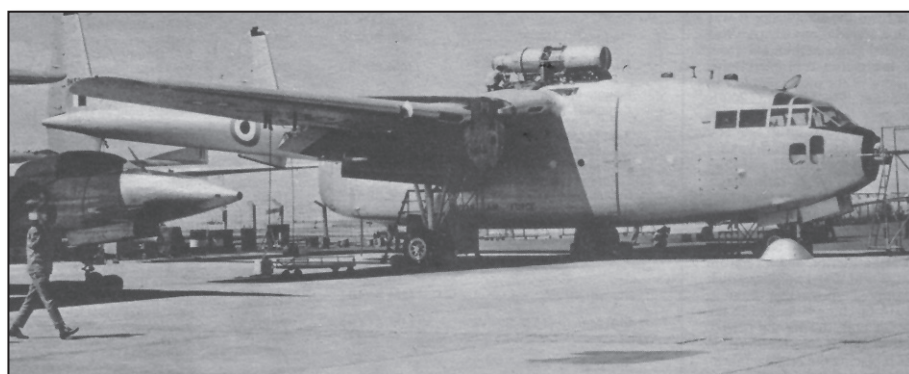
Le 12 septembre 1955, les 18 C-119F sont rendus à l'organisation américaine MAAG (Military Assistance and Advisory Group). Huit de ces avions seront donnés à la Force Aérienne norvégienne (CP-1, CP-2, CP-4, CP-6, CP-7, CP-8, CP-11 et CP-14). En moyenne ces avions n'avaient volé que 380 heures.

De 1954 à 1957, les équipages de la 20 Escadrille volent en moyenne 6000 hr par an. De par le fait des activités de plus en plus nombreuses au Congo, la moyenne annuelle s'élève rapidement à plus de 8.000 heures par an. A partir de 1959, les 22 C-119G ne suffisent plus pour accomplir le travail à faire et il est décidé d'acheter 10 C-119 F à MAAG (Contrat 296024 du 2 mai 1959). Pour la première fois, la Force Aérienne Belge devient propriétaire de ses C-119. Après leurs avoir fait subir une grande inspection et une mise à niveau au type C-119G par la Sabena, ces appareils seront utilisés par le 15 Wing de fin 1959 à 1973.

Encore en 1959, la Force Aérienne imagine d'équiper quelques C-119 d'un «Jet Pack» de la firme Rhodes Berry de Los Angeles. Cette modification consistait à mettre un moteur à réaction au dessus de la coque pour permettre

des liaisons plus rapides vers le Congo. La modification n'eut pas lieu car le coût de 1,35 million de FB par avion avait été trouvé excessif.

La situation au Congo et les prévisions post indépendance ne prévoyaient rien de bon. Au début de 1960, six C-119G supplémentaires furent encore achetés à la réserve de l'USAF. Comme la Sabena ne pouvait pas effectuer les inspections nécessaires, celles-ci furent confiées à SIAI Marchetti en Italie. Ces appareils ne furent finalement livrés au 15 Wing que dans le courant de 1961 soit trop tard pour être mis en œuvre au Congo!



met Congo vlugger doen verlopen! Uiteindelijk gaat het plan niet door omdat de prijs van 1,35 miljoen BF te hoog bevonden wordt.

De toestand in Congo en de vooruitzichten na de onafhankelijkheid voorspellen niet veel goeds. Begin 1960 worden nog zes C-119G vliegtuigen aangekocht uit de reserve van de Amerikaanse luchtmacht. Daar SABENA de nodige inspecties niet kon uitvoeren werden deze uitbesteed aan SIAI Marchetti in Italië. De vliegtuigen worden pas in de loop van 1961 aan de 15 Wing geleverd, te laat om ingezet te worden in Kongo!



1954: De Percival “Pembroke”, een nieuwe toestel voor de 15 Wing

AIR Revue van 25 februari 1954
Vertaald door R. Hoeben

Het is op zaterdag 20 februari 1954 dat de Percival “Pembroke” OT-ZAA, het eerste toestel van een reeks van twaalf besteld door de Luchtmacht, aangekomen is te Melsbroek. De stafchef, luitenant-generaal Leboutte, was persoonlijk aanwezig om het vliegtuig te verwelkomen.



De Pembroke wordt gebouwd door de Engelse firma Percival in Luton. Melden we terloops dat de Luchtmacht al sinds enkele jaren een aantal Proctor éénmotorige verbindingsvliegtuigen in gebruik heeft, die eveneens gebouwd werden door de bouwer van de Pembroke.

De tweemotorige veelzijdige Pembroke is afgeleid van de Prince. De Prince die zijn luchtwaardigheidsbrevet kreeg in 1949, heeft een groot succes gekend bij militaire en burger gebruikers en vliegt op dit ogenblik in zijn verschillende versies in de vier hoeken van de wereld. Naast de standaard passagiers versie bestaat hij ook als fotoversie, als opleidingsvliegtuig en voor transport van VIP's. Maar de Prince was initieel ontworpen en berekend als burgervliegtuig. Het is slechts na bestellingen van de militaire luchtvaart, die op zoek was naar een opvolger voor de Dominie en de Proctor, dat de firma Percival beslist een militaire versie te ontwerpen.

De gebruiksmogelijkheden weerhouden voor het project “militaire Prince”, ondertussen Pembroke geworden, waren veelvuldig: transport van passagiers en vracht, evacuatie van gekwetsten, parachutage van materieel; en opleiding voor tweemotorige toestellen van piloten, navigators, bommenrichters en boordradio's. De Pembroke werd onmiddellijk besteld door de RAF, weldra

1954: Le Percival “Pembroke”, un nouvel appareil pour le 15 Wing

AIR Revue du 25 février 1954

C'est le samedi 20 février 1954, qu'est arrivé à Melsbroek le Percival Pembroke OT-ZAA, le premier d'une série de douze commandée par la Force Aérienne. Le lieutenant-général L. Leboutte, chef d'état-major était lui-même présent pour accueillir ce nouvel avion.

Le Pembroke est construit par la firme anglaise Percival de Luton. Notons en passant que la Force Aérienne utilise depuis plusieurs années déjà un certain nombre de monomoteurs de liaison Proctor, également produits par le constructeur du Pembroke.

Le Pembroke est un bimoteur à usages multiples dérivé du bimoteur Prince. Le Prince qui obtint un certificat de navigabilité complet en 1949 a rencontré un franc succès auprès des utilisateurs civils et militaires et il vole actuellement au quatre coins du monde en de nombreuses versions; en plus de la version standard de transport de passagers, nous le retrouvons en version photographique, en classe volante et en transport VIP. Mais le Prince était initialement conçu et calculé comme avion de transport civil et c'est devant les commandes des aviations militaires à la recherche d'un successeur aux Ansons et Dominies que la firme Percival décida à en dériver une version militaire! Les utilisations retenues pour le Project du Prince militaire, devenu depuis Pembroke, étaient multiples: transport de passagers et de fret, évacuation des blessés, parachutage de matériel et entraînement, tant pour la conversion au pilotage des bimoteurs que pour les navigateurs, radios et bombardiers. Le Pembroke fut immédiatement commandé par la RAF, suivi bientôt par la Force Aérienne belge et de

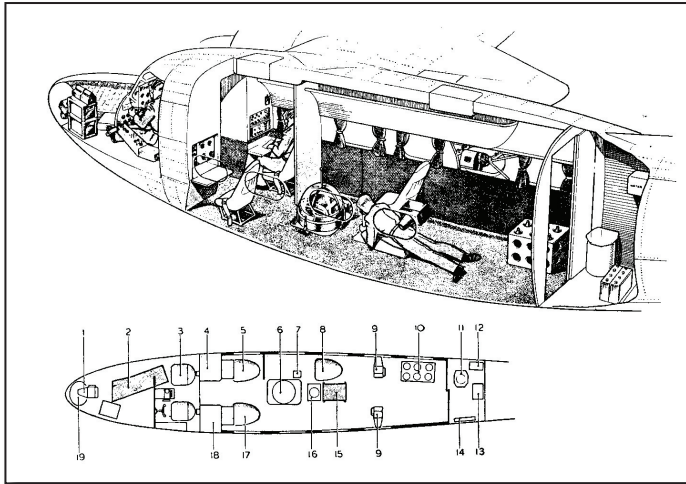




gevolgd door de Belgische Luchtmacht en de South Rhodesian Air Force.

Op dit ogenblik heeft het succes van de Pembroke C.Mk.1 de firma Percival in een omgekeerde richting geduwd, en overweegt deze de bouw van een burgerversie. Dit wordt de Prince Serie 5, die een even groot succes kent als zijn voorgangers.

De Pembroke C.Mk.1 is een eendekker met hoge vleugel en volledig in metaal gebouwd. De twee motoren zijn Alvis Leonides van 557 PK die een schroef, met drie bladen



met constante snelheid en vaanstand van Havilland, aandrijven. Het verbruik op zeeniveau bedraagt 262 liter per uur. De instrumenten en de stuurorganen bevinden zich voornamelijk links, maar een dubbele besturing kan gemakkelijk geïnstalleerd worden. Het vliegtuig heeft een totaal gewicht van 5.900 kg, een vleugelspan van 20 meter, een kruissnelheid van 350 km, een vluchtduur van 7 uren en een maximale vlieghoogte van 6.700 meter.

De twaalf exemplaren van de Pembroke besteld door de Belgische Luchtmacht zijn een beetje verschillend van de C.Mk.1 gebouwd voor de RAF. Uiterlijk is het meest opvallende verschil de neus in plexiglas in plaats van de ondoorzichtige neus. De reden voor de doorzichtige neus is dat één van de voornaamste opdrachten voor de Belgisch Pembroke de luchtfotografie zal zijn. We hebben gehoord dat minstens zes van deze toestellen gedetacheerd zouden worden naar Belgisch Kongo om door middel van luchtfotografie onze kolonie in kaart te brengen. Dus één van de weerhouden inrichtingen is deze van de fotografische versie (Survey Pembroke). De verticale en schuine camera's worden geplaatst in de centrale romp en de plexi neus. De details van deze en de passagiersversie (zes zetels geplaatst tegen de vliegrichting) zijn te zien op de bijgevoegde schets. De dubbele besturing voor de opleiding op tweemotorig vliegtuig kan gemakkelijk gemonteerd worden. En ondoorzichtige panelen laten aan één van de piloten toe een vlucht op instrumenten te simuleren. In de Belgische versie is er eveneens plaats voorzien voor de navigator en boordradio.

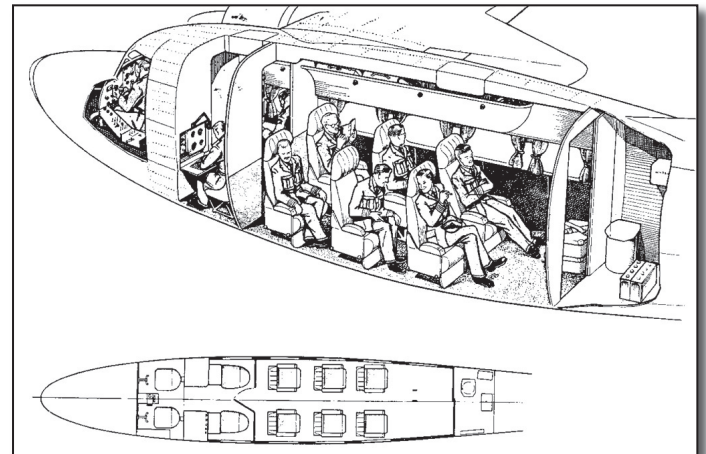
De Pembroke komt dus succesvol de uitrusting van onze 15 Wing Transport en Verbindingen aanvullen die, met de DC-4, DC-3 en de C-119, nu een volledige gamma van middelen bezit om zijn opdracht te volbrengen.

la South Rhodesian Air Force.

Actuellement, le succès du Pembroke C.Mk.1 a entraîné Percival dans le cycle inverse, c'est à dire reconsidérer une version civile du Pembroke, le Prince Série 5 qui rencontrera sans nul doute un succès égal à celui de ses prédécesseurs.

Le Pembroke C.Mk.1 est un monoplan à aile haute de construction entièrement métallique. Les deux moteurs sont des Alvis Leonides de 557 CV entraînant par l'intermédiaire d'un réducteur des hélices tri pales à vitesse constante et mise en drapeau de Havilland. La consommation au niveau de la mer est de 262 litres à l'heure. Les instruments et commandes de poste de pilotage sont principalement du côté gauche, mais une double commande peut facilement être installée. Le poids total est 5.900 kg, l'envergure de 20 m, la vitesse de croisière de 350 km/h, l'endurance de 7 heures et le plafond pratique de 6.700 m.

Le Pembroke commandé à douze exemplaires par la Force Aérienne belge se différencie quelque peu du



C.Mk.1 en production pour la RAF. Extérieurement la différence marquante est l'avant du fuselage en plexiglas au lieu du nez opaque. La raison de cet avant transparent est qu'une des principales missions qui sera confiée au Pembroke belge est la photographie aérienne. Nous avons entendu déclarer qu'au moins six de ces appareils seraient détachés au Congo belge en vue d'établir par photographie les relèves cartographiques de notre colonie. Donc un des aménagements intérieurs retenus est celui de la version photographique (Survey Pembroke). Les cameras verticales et obliques sont disposées dans le nez vitré et le fuselage central. Les détails de cette version de même que ceux de la version passager (six sièges dos à la marche) peuvent être aperçus dans les deux croquis. La double commande pour l'entraînement au pilotage sur bimoteur peut facilement être montée ou enlevée à volonté et des panneaux opaques permettent de simuler le vol aux instruments pour un des deux pilotes. Dans la version belge sont également prévus les postes du navigateur et du radio.

Le Pembroke vient donc heureusement compléter le matériel de notre 15 Wing de Transport et Communications qui avec les DC-4, les DC-3 et les C-119 possède maintenant un jeu complet des meilleurs outils pour accomplir sa mission.



door Axel Vermeesch

par Axel Vermeesch, traduction G. Desmet

Laatste vlucht van kolonel J. Lippens in de 15 Wing

Sedert kolonel Ir J. Lippens in juni 2007 het bevel van de 15 Wing overgaf aan kolonel Ir B. Flamang bleef hij nog geregeld opdrachten uitvoeren met de Airbus A-310 van de 15 Wing. Op 23 juni 2008 kwam ook hier een eind aan, samen met commandant Bart Praet voerde hij zijn laatste vlucht in de 15 Wing uit. De brandweer van het vliegveld was speciaal uitgerukt om kolonel J. Lippens op de traditionele frisse manier uit te wuiven.

**Dernier vol du colonel J. Lippens au 15 Wing.**

Depuis que le colonel Ir J. Lippens avait remis le commandement du 15 Wing au colonel Ir Flamang, il continuait néanmoins à effectuer des missions en Airbus du 15 Wing. Le 23 juin 2008 a marqué un point final à ces missions aussi. Ensemble avec le commandant Bart Praet, il effectuait son dernier vol au 15 Wing. Les pompiers de l'aérodrome sont spécialement sortis pour saluer le colonel J. Lippens de manière traditionnelle mais fraîche.

Luchtdéfilé op nationale feestdag

Ook dit jaar was het slecht weer op de nationale feestdag: koud, veel wind en regen. Toch gaat het luchtdéfilé door. Rond 15u45 stijgen tien vliegtuigen van de 15 Wing op: vijf C-130 onder de leiding van Lt Kol Ir T. Flamant, een Falcon-20 en 900, een Embraer ERJ-135 en 145 en een Airbus A-310.

Gedurende het défilé werd de 15 Wing speciaal vermeld omdat deze verdienstelijke eenheid dit jaar 60 jaar bestaat. Voor deze gelegenheid zou een historische Dakota DC-3

Défilé aérien pour la fête nationale

Cette année encore, le mauvais temps était de la partie pour la fête nationale. : froid, beaucoup de vent et de la pluie. Dix avions du 15 Wing prennent l'air vers 1545 Hrs : cinq C-130 sous le commandement du Lt Col Ir T. Flamant, un Falcon 20 et un 900, un Embraer ERJ-135 et un 145, et un Airbus A-310.

Pendant le défilé, le 15 Wing a été spécialement cité parce que cette unité méritante fête cette année ses 60 années d'existence. A cette occasion, un Dakota DC-3 historique



de vliegtuigen van de 15 Wing vooraf gaan in het défilé, maar het slechte weer belette het.

Nadat alle vliegtuigen veilig geland waren op Melsbroek, genoten het personeel van de wing samen met hun familieleden van een uitstekende "Happy Birthday BBQ".

Ontplooiing F-16 detachement naar Kandahar

Volgend op de beslissing van de ministerraad van 25 juli, vertrekt op vrijdag 8 augustus een eerste detachement Belgische militairen met een Airbus A-310 richting

devant précéder les avions du 15 Wing, mais le mauvais temps l'en a empêché.

Après que tous les avions aient atterris en sécurité à Melsbroek, le personnel du wing et les familles ont bénéficié d'un excellent « Happy Birthday BBQ ».

Déploiement d'un détachement F-16 à Kandahar.

Suite à la décision du conseil des ministres du 25 juillet, un premier détachement de militaires belges s'envole en Airbus le vendredi 8 août vers Kandahar. Le Premier



Kandahar. Premier Y. Leterme komt de 55 militairen van de "Field Accomodation Unit" uit Bevekom en het 4 Bn Genie uit Amay persoonlijk uitwuiwen. Zij zullen tot half oktober in Kandahar blijven om het Belgische kantonement op de luchthaven op te stellen.

Op 4 augustus was al een eerste C-130 met de voorpost en materieel van Melsbroek vertrokken. Vier C-130 volgen op 11, 19, 25 en 27 augustus. Zij brengen samen met twee gehuurde Antonov-124 het nodige materieel naar Kandahar.

Als op 1 september de vier F-16 uit Florennes vertrekken worden zij gevolgd door nog eens drie C-130 met de nodige logistieke steun voor de operatie "Guardian Falcon". Een ervan zou minister van Defensie P. De Crem naar Kandahar brengen om de aankomst van de F-16 op 2 september bij te wonen. Door problemen met het zelfbeschermingssysteem moest de boordcommandant echter rechtsomkeer maken en terugvliegen naar Kabul vanwaar een andere C-130 de minister naar Kandahar bracht om het F-16 detachement welkom te heten.

ministre, Mr Leterme, vient personnellement saluer les 55 militaires du "Field Accomodation Unit" de Beauvechain et du 4 Bn Génie d'Amay. Ils resteront à Kandahar jusqu'à la mi-octobre pour construire un cantonnement sur l'aérodrome.

Un premier C-130 était déjà parti de Melsbroek le 4 août avec l'avant-garde et du matériel. Quatre C-130 ont suivi les 11, 19 et 25 août. Ensemble avec

deux Antonov-124 de location, ils ont acheminé le matériel nécessaire à Kandahar.

Quand les quatre F-16 décollent de Florennes le 1 septembre, ils sont encore suivis par trois C-130 avec le support logistique nécessaire pour

l'opération "Guardian Falcon". Un de ceux-ci devait amener le ministre de la Défense P. De Crem à Kandahar où il devait accueillir les F-16 lors de leur arrivée le 2 septembre. Des problèmes au système d'autoprotection ont obligé le commandant de bord à faire demi-tour vers Kaboul d'où un autre C-130 a amené le ministre à Kandahar pour y souhaiter la bienvenue au détachement F-16.



60 jaar 15 Wing: Open Deur op zondag 14 september

"Deze Open Deur ter gelegenheid van het zestigjarige bestaan van de 15 Wing Luchttransport" geeft ons de gelegenheid de inwendige keuken van deze eenheid aan het grote publiek te laten zien. Achter de vliegtuigen en de bemanningen zijn duizend mensen dagelijks druk in de weer! Deze gelegenheid geeft ons ook de kans interesse aan te wakkeren bij de jongeren voor de Luchtcomponent van onze Defensie", aldus kolonel B. Flamang op het radio- en televisienieuws op zondag 14 september.

Onder een stralende zon kwamen ruim 20.000 bezoekers

Les 60 ans du 15 Wing : Journée Portes Ouvertes le dimanche 14 septembre.

« Ces Portes Ouvertes à l'occasion des 60 années d'existence du 15 Wing de Transport Aérien nous donnent la possibilité de montrer la cuisine interne de cette unité au grand public. Derrière les avions et les équipages, quelques mille personnes s'y affairant quotidiennement ! Cette occasion nous offre aussi une chance d'éveiller un intérêt auprès des jeunes pour la Composante Air de notre Défense », dixit le colonel B. Flamang sur les ondes radiophoniques et télévisées du dimanche 14 septembre.





vanaf 9u afgezakt naar Melsbroek, en gelijk hadden ze! Zelfs minister van Defensie P. De Crem kwam een kijkje nemen.

Naast de vliegtuigen van de 15 Wing waren enkele "oldies" te zien: een DC-3 Dakota, een Dominie en een Merlin SW-03, drie toestellen ooit door de 15 Wing gebruikt. Ook een B-25 Mitchell, een Amerikaanse bommenwerper die op het einde van Wereldoorlog II vanop Melsbroek door de RAF ingezet werd tegen Duitsland, was aanwezig. Verder waren er transportvliegtuigen uit Nederland, Italië, Hongarije en Frankrijk te bezichtigen.

In de onderhoudsloodsen konden enkele C-130 toestellen omgeven door reusachtige stellingen bewonderd worden. Bij de C-130, met de prachtige Sioux en "60 years 15th Wing"



op het startvlak geschilderd, stond de ganse dag een lange rij nieuwsgierigen aan te schuiven. Ook voor een kijkje in de Embraer, de F-16 en de helikopters van de Politie was er grote belangstelling. Na de middag gaven de C-130 en de helikopters van de Politie prachtige demonstraties van hun kunnen. De paracommando's demonstreerden hoe parachutes werken en hoe ladingen klaar gemaakt worden voor parachutage. Een helikopter van de Politie gaf voortdurend adembenemende demonstraties. Bij een dertigtal standen konden jonge en oude enthousiasten van de luchtvaart

hun hartje ophalen: vluchtsimulatoren, nachtkijkers, pilotenkledij, schaalmodellen van vliegtuigen, kentekens, en zelf Sabena souvenirs! Bij de stand van de VZW Dakota heerste een grote drukte: Piet Claes tekende er zijn nieuwe boek "Historiek van de 15 Wing" en de vrijwilligers van Dakota hadden de handen vol met het tappen van het artisanale gebrouwen Dakotabier! Na het einde van de Open Deur werd door de 15 Wing een BBQ aangeboden aan alle deelnemers.

Rare vogels op Melsbroek

Op 3 juni weet onze fotograaf J. Van Hyfte vier helikopters van de Indische Luchtmacht te fotograferen. Zij maakten een tussenlanding op Melsbroek op weg naar Engeland waar zij zullen deelnemen aan een luchtvaartshow.



Sous un soleil rayonnant quelques 20.000 visiteurs sont descendus à Melsbroek et ils avaient raison ! Même le ministre de la Défense P. De Crem est venu jeter un coup d'oeil.

Quelques « oldies » étaient aussi présentés à côté des avions du 15 Wing : un DC-3 Dakota, un Dominie et un Merlin SW-03, trois avions qui, jadis, ont été en service au 15 Wing, et un B-25 Mitchell, un bombardier américain qui, à la fin de la seconde guerre mondiale, était mis en œuvre par la RAF contre l'Allemagne à partir de Melsbroek. Des avions de transport des Pays-Bas, d'Italie, de Hongrie et de France pouvaient aussi être admirés.

Dans les hangars de maintenance, quelques C-130 pouvaient être vus entourés de structures colossales. Au pied du C-130 dont l'empennage était décoré d'un magnifique Sioux et de l'inscription « 60 Years 15 Th Wing », une longue file de curieux s'est pressée tout au long de la journée. Les visiteurs ont porté un intérêt certain à l'Embraer, au F-16 et aux hélicoptères de la Police. L'après-midi, les C-130 et les hélicoptères de la police ont effectués des magnifiques démonstrations de leurs capacités. Les para-commandos ont démontré comment



fonctionnent les parachutes et comment les charges sont préparées en vue de leur largage. Un hélicoptère de la police a effectué, en continu, des démonstrations à couper le souffle.

Des jeunes et de vieux enthousiastes pouvaient s'en donner à cœur joie auprès d'une trentaine de stands : simulateur de vol, jumelles de vision nocturne, tenue de pilote, modèles réduits d'avions, insignes et même des souvenirs Sabena ! Au stand de l'ASBL Dakota, une foule se pressait : Piet Claes y signait son nouveau livre « Historique du 15 Wing » et les volontaires du Dakota en avaient plein les mains à servir la bière Dakota brassée traditionnellement !

A la fin des Portes Ouvertes, le 15 Wing offrait un BBQ à tous les participants.

Des oiseaux rares à Melsbroek

Le 3 juin, notre photographe J. Van Hyfte pouvait photographier quatre hélicoptères de la Force Aérienne Indienne. Ils faisaient une escale technique à Melsbroek en chemin vers l'Angleterre pour y participer à un show aéronautique.

AEG



**Chauffage électrique
Elektrische verwarming**

Havenlaan, 104 Tel: 02/423.22.22
1000 BRUSSEL Fax: 02/423.22.12
aeg@aeg-homecomfort.be
www.aeg-homecomfort.be



Elektrische Verwarming
Warmwater
Warmtepompen
Zonnepanelen

Chauffage électrique
Eau chaude
Pompes à chaleur
Panneaux solaires

Havenlaan 104
1000 Brussel
Tel. 02/423.22.22
Fax 02/423.22.12
e-mail : seccom@stiebel-aeg.be
internet : www.stiebel-aeg.be

Avenue du Port 104
1000 Bruxelles
Tél. 02/423.22.22
Fax. 02/423.22.12
e-mail : seccom@stiebel-aeg.be
internet : www.stiebel-aeg.be

STIEBEL ELTRON



N.V. DRUKKERIJ/IMPRIMERIE S.A.

BOONE·ROOSENS

HEMELSTRAAT 2 - 1651 LOT - TEL.: 02/378 03 33 - FAX: 02/378 38 24 - info@boone-roosens.be



MICHIELS

Paul TOBBACK
Algemeen Directeur

Stationsstraat 143
2235 Westmeerbeek
Tel. (016) 68 99 40
Fax (016) 69 75 92

GSM 0475 28 06 10
pault@michiels-office.be
www.michiels-office.be

**DAKOTA vzw dankt de Erekorporaals van de 15 Wing
DAKOTA asbl remercie les Caporaux d'honneur du 15 Wing**

**Bezoek onze tentoonstelling "60 jaar 15 Wing"
in DAKOTA Documentatiecentrum,
elke maandag en woensdag tussen 14 en 18 uur**

**Visitez notre exposition "60 Ans 15 Wing"
au DAKOTA Centre de documentation,
chaque lundi et mercredi de 14 à 18 heures**

