



NEWS

N° 46 - Maart
Mars 2009

CH-13 : take off!



SOS Sahel 1973, part 2
1964: Royal mission



Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Dakota flash

Blz 7 : SOS Sahel 1973

Blz 12 : Twee DC-6 toestellen voor een koninklijke reis naar het Verre- en Midden-Oosten

Blz 21 : 15 Wing vandaag



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota flash

P 7 : SOS Sahel 1973

P 12 : Deux avions DC-6 pour un voyage royal en Extrême- et Moyen-Orient

P 21 : 15 Wing aujourd'hui

Voorpagina: Onze voorzitter overhandigt een cheque van 2.440 Euro aan Kim Gevaert, ten voordele van SOS Kinderdorpen. Het is de opbrengst van de verkoop van het boek "Geschiedenis van de 15 Wing".

En couverture : notre président remet un chèque de 2.440 Euro à Kim Gevaert, au profit de SOS Villages d'enfants. Il s'agit du bénéfice de la vente du livre "Histoire du 15 Wing"

Periodiek tijdschrift, uitgegeven door de VZW DAKOTA, 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, 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

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

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : J.P. Van Doorselaer

Revue périodique, éditée par l'ASBL DAKOTA, 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, 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
Tél : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51
e-mail : dakota_melsbroek@skynet.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

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : J.P. Van Doorselaer



Vier maal per jaar tracht de redactieploeg voor onze leden een tweetalig nummer van DAKOTA News uit te brengen met een variatie aan interessante artikels. Telkens opnieuw is dit een zware opdracht. Onze dank gaat dan ook voornamelijk uit naar onze hoofdredacteur Axel Vermeesch en André Janssens voor hun blijvende inzet, maar ook naar diegenen die de artikels zo goed mogelijk vertalen. Ook in deze uitgave, nummer 46, zijn zij er opnieuw in geslaagd u een cocktail van geschiedenis, persoonlijke ervaringen en actueel nieuws te brengen.

In de rubriek "Geschiedenis" van dit nummer verschijnt het tweede van drie delen over de eerste grote humanitaire operatie met de C-130's: "SOS Sahel" in 1973. Daarin vertelt redacteur Axel Vermeesch enkele van zijn belevenissen gedurende zijn tweede opdracht in de Sahel in augustus 1973.

In november 2008 werden twee Airbus A-310 toestellen ingezet om het bezoek van ons vorstenpaar aan Indië goed te laten verlopen. Ook in het verleden, in 1964, werden reeds twee vliegtuigen van de 15 Wing ingezet voor een bezoek van ons vorstenpaar aan het Verre en Midden Oosten. Het verhaal van de reis door commandant J. Bernard, navigator DC-6, leest u in de rubriek "Kleine geschiedenis".

In de rubriek "Dakota Flash" leest u alles over de activiteiten gedurende de voorbije trimester. U kunt zich aldus rekenschap geven van de interesse die voor ons documentatiecentrum nog altijd bestaat. In 2008 werd ons documentatiecentrum bezocht door 44 groepen.

SOS Kinderdorpen, waarvoor onze olympische atlete Kim Gevaert ambassadrice is, wordt in 2009 door de 15 Wing en onze VZW Dakota financieel gesteund. Dat leest u in de rubriek "De 15 Wing vandaag", naast andere interessante informatie de aankomst van de CH-13 en de onzekere toekomst van de opvolger van de C-130, de militaire Airbus A-400M.

René Hoeben
Voorzitter

Quatre fois par an, l'équipe de la rédaction s'efforce de publier un numéro bilingue de DAKOTA NEWS proposant à nos membres un éventail d'articles intéressants. Chaque édition représente un effort considérable. Nous remercions tout particulièrement notre rédacteur en chef, Axel Vermeesch, et André Janssens pour leur dévouement continu ainsi que ceux et celles qui assurent de leur mieux le travail de traduction. Dans cette nouvelle édition, numéro 46, ils réussissent une fois de plus à nous offrir un cocktail d'histoire, d'expériences personnelles et de nouvelles actuelles.

Dans la rubrique «Histoire» de ce numéro, paraît le second article de la trilogie dédiée à la première grande opération humanitaire en C-130: «SOS Sahel» en 1973. Notre rédacteur en chef, Axel Vermeesch, y décrit ses expériences durant sa seconde mission au Sahel en août 1973.

En novembre 2008, deux Airbus A-310 assurent la visite de notre couple royal en Inde. Déjà dans le passé, en 1964, deux avions du 15 Wing avaient été utilisés pour la visite de notre couple royal en Extrême-Orient et au Moyen-Orient. Vous découvrirez la relation de ce voyage par le commandant J. Bernard, navigateur en DC-6, dans la rubrique «Petite histoire».

La rubrique «Dakota Flash» vous relate les activités du trimestre écoulé. Vous pourrez ainsi vous rendre compte de l'intérêt constant que suscite notre centre de documentation.

En 2009, SOS Villages d'Enfants, dont notre athlète olympique Kim Gevaert est l'ambassadrice, sera soutenu financièrement par le 15 Wing et notre ASBL Dakota. Vous lirez cela dans la rubrique «Le 15 Wing aujourd'hui», et vous trouverez des informations intéressantes, e.a. sur l'arrivée du CH-13 et le futur incertain du successeur du C-130, l'Airbus militaire A-400M.

René Hoeben
Président

Het grootste deel van onze trouwe leden hebben reeds hun bijdrage voor 2009 betaald, en ontvingen reeds vroeger, of ten laatste ingesloten bij deze DAKOTA News, hun lidkaart. De anderen bieden wij graag de mogelijkheid alsnog (maar vóór eind mei 2009) 15 euro te storten op ons rekeningnummer 438-1064121-48. Zo hernieuwen ze hun lidmaatschap en ontvangen zij de volgende nummers van ons ledentijdschrift (t.e.m. nr 50). Wij danken van harte iedereen die ons door zijn bijdrage de mogelijkheid biedt ons werk voort te zetten en onze projecten te verwezenlijken.

Près des trois quarts de nos fidèles membres ont déjà versé leur contribution pour 2009, et ont déjà obtenu leur carte de membre (ou la trouveront jointe à ce DAKOTA News). Aux autres, et au plus tard jusque fin mai 2009, nous offrons encore volontiers la possibilité de verser 15 euro sur notre compte 438-1064121-48. Ainsi ils renouvelleront leur adhésion et ils continueront à recevoir les numéros suivants de notre magazine (jusqu'au no 50). Nous remercions chaleureusement toutes les personnes dont la contribution nous permet de poursuivre notre travail et de réaliser nos projets.



Samengesteld door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Composé par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Dakota Documentatiecentrum: activiteiten en bezoeken

Buiten onze "regelmatige klanten" (Sabena Modelers Club, Para's, IPMS, enz...) bezochten sedert begin 2009 gemiddeld een zestal groepen per maand het Dakota Documentatiecentrum:

- op 21 januari een dertigtal leden van "Grand Cru" van Antwerpen.
- op 23 januari 45 leden van de Federale Politie.
- op 30 januari vergastten wij opnieuw een veertigtal leden van Davidsfonds Elewijt op een zeer geslaagde kaas- en wijnavond. Paul Van Boxstael, Old Timer van de 15 Wing en initiatiefnemer voor dit evenement, bedankte na afloop onze "medewerkers van dienst" zeer hartelijk voor dit succes.
- op 9 februari kwam Ring TV, in het kader van hun reportage over de 15 Wing, ons documentatiecentrum in beeld brengen. Ze werden deskundig gebriefd door de redacteur van Dakota News Axel Vermeesch, en beloofden ons enkele beelden van die reportage te bezorgen.
- op 11 februari kregen wij het verrassingsbezoek van 45 "vrienden van de Padre".
- op 25 februari sprongen 33 leden van "Binnen en Buiten Antwerpen" even bij ons binnen.
- op 11 maart verwelkomden wij een vijftiental leerlingen van SJABI – Campus Schuttershof.
- op 17 maart organiseerde AVIA, de Sportkring van de Luchtmacht zijn algemene vergadering (+/- 50 deelnemers) in onze lokalen.
- op 28 maart was het de beurt aan BAFARA (Belgian Air Force Amateur Radio Association) met een veertigtal leden.
- op 30 maart werd deze drukke reeks afgesloten met het bezoek van een dertigtal leden van de "Koperen Passer Brabant 3".

Nieuws uit het bestuur van de VZW Dakota

Yves Lecroart maakte, sinds februari 1996, en samen met Juliette Liska en Robert Thesias, deel uit van de groep medewerkers die onze stichter, Jo Huybens, rond zich verzamelde om de "cel documentatie" op te bouwen, en een aanvang te nemen met het opzoeken, selecteren, beheren en archiveren van de talloze documenten, foto's, video's, tijdschriften, boeken, enz. die er sinds het begin toestroomden. Ondanks een wankelende gezondheid wijdde hij zich steeds regelmatig en met grote toewijding aan de taak die hij aanvaard had, en werd op 9 november 1999 benoemd als erelid van onze vereniging. Na het overlijden van onze stichter in juli 2003 werd hij verantwoordelijk voor de cel documentatie. Tijdens de Algemene Vergadering van 7 april 2008 kwam er statutair een einde aan zijn



Activités et Visites au Centre de Documentation Dakota

En dehors de nos clients réguliers (Sabena Modelers Club, Paras, IPMS), nous avons accueilli au Centre de documentation Dakota une moyenne de six groupes par mois depuis le début de 2009:

- le 21 janvier une trentaine de membres du «Grand Cru» d'Anvers.
- le 23 janvier 45 membres de la police fédérale.
- le 30 janvier nous offrons de nouveau une très bonne soirée vin et fromage à une quarantaine de membres du Davidsfonds Elewijt. Paul Van Boxstael, Old Timer du 15 Wing et promoteur de cet événement, remercia vivement nos «collaborateurs de service».
- le 9 février, Ring TV est venu à notre Centre de documentation dans le cadre de leur reportage sur le 15 Wing. Le rédacteur de Dakota News, Axel Vermeesch, leur a donné un briefing détaillé, et ils nous ont promis les images de ce reportage.
- le 11 février, nous avons eu la visite surprise de 45 «amis de l'aumônier»
- le 25 février, 33 membres de «Binnen en Buiten Antwerpen» nous rendaient une visite-éclair.
- le 11 mars, nous avons accueilli une quinzaine d'élèves du Campus SJABI - Schuttershof.
- le 17 mars, l'AVIA (Cercle Sportif de la Force Aérienne) organisait son assemblée générale (50 participants) dans nos installations
- le 28 mars, ce fut le tour au BAFARA (Belgian Air Force Amateur Radio Association), avec une quarantaine de membres.
- le 30 mars, cette série d'activités nombreuses a été clôturée par la visite d'une trentaine de membres du «Koperen Passer Brabant 3».

Des nouvelles du conseil d'administration de l'ASBL Dakota

Depuis février 1996, **Yves Lecroart** faisait, ensemble avec Juliette Liska et Robert Thesias, partie du noyau de collaborateurs que notre fondateur, Jo Huybens, avait rassemblé autour de lui pour construire la «cellule de documentation» et ainsi commencer la recherche, la sélection, la gestion et l'archivage des nombreux documents, photos, vidéos, revues, livres, etc. qui nous sont parvenus massivement depuis le tout début.

Malgré une santé fragile, il se consacra très régulièrement et avec beaucoup de dévouement à la tâche qu'il avait acceptée et, le 9 novembre 1999, il a été nommé membre honoraire de notre association. Après la mort de notre fondateur en juillet 2003, il est devenu responsable de la cellule de documentation.



mandaat als bestuurslid, maar kon hij zich tot zijn grote spijt niet herverkiesbaar stellen wegens gezondheidsredenen. Hij wou zich wel, als effectief lid, verder blijven inzetten als medewerker van Johnny Nijs, die hem opvolgde als archivaris. Zelfs dat blijkt nu, wegens mobiliteitsproblemen, onmogelijk.

Léonce Buisine behoort eveneens tot onze "originele harde ledenkern". Hij is immers lid sinds 1 november 1995. Oorspronkelijk maakte hij deel uit van het team "Restore Boxcar", maar in februari 2000, bij het vertrek van Philippe Corneillie, werd hij bereid gevonden deze op te volgen als penningmeester van Dakota. Sindsdien kweet hij zich plichtsgetrouw, zeer zorgvuldig en tot ieders voldoening van deze taak, en was hij een gewaardeerde hulp bij het herzien van onze statuten. Eind vorig jaar verwittigde hij ons dat hij deze functie na Nieuwjaar niet langer wenste te bekleden, omdat hij wilde terugkeren naar zijn oude makkers van "Restore Boxcar". Omdat het onmogelijk bleek om op korte termijn een andere vrijwilliger voor deze verantwoordelijke bestuursfunctie te vinden, neemt onze directeur Jos Ackermans de functie tijdelijk over.



Lors de l'assemblée générale du 7 avril 2008, son mandat d'administrateur se terminait statutairement. A son vif regret, et pour des raisons de santé, il a dû se déclarer non rééligible. Pourtant, il avait la ferme intention, en tant que membre effectif, de continuer à soutenir Johnny Nijs, qui lui a succédé comme archiviste. Malheureusement, même cela s'avère impossible, en raison de ses problèmes de mobilité.

Léonce Buisine appartient aussi à notre «noyau dur d'origine». En effet, il est membre depuis le 1 novembre 1995. Initialement, il faisait partie de l'équipe «Restore Boxcar», mais en février 2000, au départ de Philippe Corneillie, nous avons trouvé Léonce disposé à succéder ce dernier en tant que trésorier du Dakota. Depuis lors, il s'est acquitté fidèlement de ce travail, avec beaucoup de soin et à la satisfaction de tous. Aussi, il a été une aide précieuse lors de la révision de nos statuts. À la fin de l'année dernière, il nous a informés qu'il ne souhaitait plus occuper cette fonction après la Nouvelle Année, parce qu'il préférerait rejoindre ses anciens camarades du «Restore Boxcar». Comme à court terme, il s'avéra impossible de trouver un autre bénévole pour assurer cette fonction administrative importante, notre directeur Jos Ackermans le remplace temporairement.

Algemene Vergadering 2009

Op maandag 6 april vond de jaarlijkse algemene vergadering van onze VZW Dakota plaats. Wegens vertrek van Yves Lecroart en Léonce Buisine werd het bestuur aangepast. Het bestuur kreeg groen licht om op de ingeslagen weg verder te gaan, en er werd onder andere beslist om de jaarlijkse bijdrage voor het lidmaatschap te behouden (15 euro per jaar).

Assemblée générale 2009

Le lundi 6 avril, eut lieu l'assemblée générale annuelle de notre ASBL Dakota. En raison des départs de Léonce Buisine et Yves Lecroart, le conseil a été modifié légèrement. Le Conseil a reçu le feu vert pour continuer dans la même voie, et il a été décidé, entre autres, de maintenir la cotisation annuelle d'adhésion (15 euro par an).

Historiek van de 15de Wing

Het rijk geïllustreerde boek "Historiek van de 15de Wing" door erekolonelvlieger Piet Claes dat verscheen ter gelegenheid van de 60ste verjaardag van de 15 Wing Luchttransport is nog steeds te verkrijgen in ons Documentatiecentrum tegen de prijs van 39 euro, waarvan 5 euro voor de humanitaire organisatie SOS Kinderdorpen.



Historique du 15 Wing

Le livre richement illustré «Historique du 15^{ème} Wing» par le colonel honoraire Piet Claes, qui a été publié à l'occasion du 60^{ème} anniversaire du 15^{ème} Wing de Transport Aérien est toujours disponible dans notre centre au prix de 39 euros, dont 5 euros pour l'organisation caritative SOS Villages d'Enfants.

De VZW Dakota dankt

Julien Linster: Hij schonk ons de speciale editie van de krant "L'Essor du Congo, quotidien indépendant" die in Congo en België uitgegeven werd op de 30 juni 1960 ter gelegenheid van de Congolese onafhankelijkheid en voor de gelegenheid

L'ASBL Dakota remercie

Julien Linster: Il nous a fait cadeau de l'édition spéciale du journal «L'Essor du Congo, quotidien indépendant» publié au Congo et en Belgique le 30 Juin 1960 à l'occasion de l'indépendance congolaise et totalisant 76 pages pour cette occasion.



76 bladzijden telde. Hij schonk eveneens een prachtige "pagne" waarop de kaart van het nieuwe onafhankelijke Congo met al de provincies afgebeeld staat.

Julien Sergeant: Bij zijn bezoek op 23 februari schonk hij het Jaarboek 2008 van AËROFIL, een vereniging waarvan hij de voorzitter is. Dit jaarboek geeft op een twintigtal bladzijden de beknopte geschiedenis van de Douglas DC-1, DC-2 en DC-3. Dit werkje is prachtig geïllustreerd met merkwaardige postbrieven en postzegels.

Axel Vermeesch: Onze redacteur gaf zijn speciale nummers "Aviation" van het Franse tijdschrift "Science et Vie" aan onze bibliotheek. Dit speciaal nummer wordt nog steeds om de twee jaar uitgegeven in de maand juni ter gelegenheid van het Luchtvaartsalon in Le Bourget. Deze collectie bevat de uitgaven van 1961 tot 2005. In ons archief hebben we ook de zeer oude nummers uit 1946, 1951 en 1953. Deze serie geeft tweejaarlijks een uitzonderlijk overzicht van de huidige en toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart.

Il nous a également donné un magnifique «pagne» avec la carte du Congo nouvellement indépendant avec toutes ses provinces.

Julien Sergent: Au cours de sa visite le 23 Février, il nous a remis l'Annuaire 2008 AËROFIL, une association qu'il préside. Dans cet annuaire: un résumé d'une vingtaine de pages de l'histoire du Douglas DC-1, DC-2 et DC-3. Ce travail est magnifiquement illustré de remarquables cartes-lettres et timbres-poste.

Axel Vermeesch: Notre rédacteur en chef a donné ses numéros spéciaux «Aviation» du magazine français «Science et Vie» à notre bibliothèque. Ce numéro spécial est toujours édité tous les deux ans au mois de Juin, à l'occasion du Salon aéronautique du Bourget. Cette collection comprend les éditions de 1961 à 2005. Dans nos archives, nous avons même des éditions plus vieilles de 1946, 1951 et 1953. Cette série offre, tous les deux ans, une vue exceptionnelle sur le développement actuel et futur de l'aviation.

Leden schrijven ons

Drie aandachtige lezers Pierre Sellekaerts (ancien 15 Wing), Martine Rens (assistent Wing Ops 15 Wing) en Robert De boel meldten dat er een fout staat in Dakota News nr 45 blz 26. In het artikel "De langverwachte Hercules CH-14 komt er aan" staat foutief vermeld dat de Hercules CH-06 verwoest werd in de brand bij Sabena Technics in mei 2006. Het ging daar echter om de Hercules CH-02! De CH-06 werd vernield bij de crash in Eindhoven op 15 juli 2006.

De verontschuldigen van de redactie voor deze lapsus!

Kim Gevaert: "Nogmaals onze oprechte dank voor de prachtige cheque die jullie overhandigd hebben op de nieuwjaarsreceptie van de 15 Wing. Wij waarderen jullie steun enorm! Zou je mij wat meer uitleg willen geven ivm de VZW Dakota? Ik kende deze vereniging tot voor de nieuwjaarsreceptie eigenlijk niet".

Des membres nous écrivent

Trois lecteurs attentifs, Sellekaerts Pierre (ancien du 15 Wing), Martine Rens (Assistant Wing Ops du 15 Wing) et Robert De Boel, ont indiqué qu'une erreur figure dans le Dakota News n° 45 p. 26. Dans l'article «Le Hercules CH-14 longuement attendu, arrive» est mentionné à tort que le Hercules CH-06 a été détruit dans l'incendie de Sabena Technics en Mai 2006. Il s'agissait en effet de l'Hercules CH-02! Le CH-06 a été détruit dans l'accident à Eindhoven le 15 Juillet 2006.

Kim Gevaert: «Une fois de plus nos sincères remerciements pour le magnifique chèque que vous nous avez remis lors de la réception de Nouvel An du 15 Wing. Nous apprécions énormément votre soutien! Pourriez-vous me fournir quelques explications concernant l'ASBL Dakota? En fait, jusqu'à la réception de Nouvel An, je ne connaissais pas votre association».



SOS Sahel 1973

2de deel - deuxième partie

Door Axel Vermeesch

Par Axel Vermeesch
Traduit par Marie-Christine et Paul Buyse

De humanitaire operatie duurt voort

Van 15 juni tot 6 juli komen vier van de vijf C-130 toestellen terug uit de Sahel. Zij zullen het 1ste Smaldeel Mirage V uit Bierset en een bataljon van het Regiment Paracommando naar het noorden van Griekenland brengen om deel te nemen aan de grote NAVO-oefening "Alexander Express". Een veertigtal vluchten C-130 zijn vereist om deze Belgische eenheden naar Larisa en Thessaloniki te brengen en terug. Twee Hercules toestellen blijven echter het humanitaire werk in de Sahel voortzetten.

Terwijl de operatie "SOS Sahel" reeds volop bezig is, verschijnt op 22 juni het operatieorder 11/73 van het hoofdkwartier van de Tactische Luchtmacht, ondertekend door de stafchef kolonel R. Techy.

De opdracht is:

1. Vervoer vracht naar de Sahel landen en van daaruit vervoerzendingen uitvoeren tussen de aanvoerhavens en de steden in het binnenland.
2. Eventueel het parachuteren van voedsel uitvoeren in samenwerking met het Regiment Paracommando.
3. In principe zullen twee vliegtuigen in de landen van de Sahel gestationeerd blijven.
4. De duur van de opdracht is normaal vastgesteld op twee weken, maar kan aangepast worden aan de noden van het ogenblik.
5. Luitenant-kolonel Brouns, zendingsoverste in Niamey, zal de verbinding verzekeren tussen de detachmentsbevelhebber van de 15 Wing, majoor Felix Verhoeven, en de burgerautoriteiten.

De colonne vrachtwagens van de Landmacht

De regering beslist ook de Landmacht in te zetten in de massale hulpoperatie. Een colonne van 15 MAN

L'opération humanitaire se poursuit

Du 15 juin au 6 juillet quatre des cinq appareils C-130 reviennent du Sahel. Ils auront comme mission de transporter la 1 Escadrille de Mirages V de Bierset et un bataillon du Régiment Para-Commando vers le nord de la Grèce afin d'y participer à la grande manœuvre de l'OTAN «Alexander Express». Ceci nécessitera une quarantaine de vols par C-130 pour effectuer le transport aller-retour vers Larisa et Thessaloniki. Deux avions Hercules continueront néanmoins le travail humanitaire au Sahel.

Pendant que l'opération «SOS Sahel» est en pleine exécution, l'ordre d'opération 11/73 du quartier général de la Force Aérienne Tactique paraît le 22 juin, signé par le chef d'état-major, le colonel R. Techy.

La mission est de:

1. Transporter le chargement vers les pays du Sahel et de là, exécuter les missions de transport entre les ports de marchandise et les villes intérieures.
2. Exécuter les parachutages éventuels de nourriture en collaboration avec le Régiment Paracommando.
3. En principe, deux avions resteront basés dans les pays du Sahel.
4. La durée de la mission est établie normalement à deux semaines, mais elle peut être adaptée en fonction des besoins du moment.

Le lieutenant-colonel Brouns, chef de mission à Niamey, assurera la liaison entre le chef du détachement du 15 Wing (major Felix Verhoeven) et les autorités civiles.

La colonne de camions de la Force Terrestre

Le gouvernement décide d'engager également la Force Terrestre à l'énorme opération de secours. Le 2 juin 1973, sous le commandement du lieutenant-colonel Brouns, une colonne de quinze camions MAN, remplis de denrées





vrachtwagens volgeladen met levensmiddelen vertrekt op 2 juni onder leiding van luitenant-kolonel Brouns van België naar Niger. De reisweg loopt door Frankrijk en Spanje, van waaruit het per boot verder gaat naar Tanger, vervolgens over land naar Fez en door de Sahara tot Niamey. In Opper-

alimentaires se met en route de la Belgique vers le Niger. Le voyage se fait à travers la France et l'Espagne jusqu'à Malaga. De là il se poursuit par bateau et puis par route vers Tanger, Fez et à travers le Sahara jusqu'à Niamey. C'est à partir de la Haute-Volta (Burkina Faso) et du Niger que les aliments amenés seront transportés par des avions vers les points de distribution.



A cause d'un retard considérable à la frontière espagnole (l'Espagne n'est pas encore membre de l'OTAN) et des difficultés pour traverser le désert, la colonne n'arrive que le 27 juin à Ouagadougou. Dans la Haute-Volta elle rencontre des problèmes pour effectuer une distribution correcte et honnête. Afin d'éviter des conflits avec les autorités militaires locales, la colonne de camions partait vers le Niger.

Dans le courant du mois d'août une communication paraît dans la presse belge: «Personne ne sait au juste ce que les quinze camions militaires belges fichent. Après un voyage fantôme de plusieurs semaines à travers le Sahara, ils sont portés disparus dans le triangle Agadez-Tahoua-Zinder». Lorsque le major F. Verhoeven et son équipage en survolant le désert en C-130, retrouvent

Volta en Niger zullen zij het voedsel aangevlogen door vliegtuigen naar de verdelingspunten brengen.

Wegens langdurig oponthoud aan de Spaanse grens (Spanje behoort nog niet tot de NAVO) en moeilijkheden in de woestijn, komt de colonne op 27 juni aan in Ouagadougou. In Opper-Volta ondervindt ze echter moeilijkheden om de voedselverdeling op een goede en eerlijke manier uit te voeren. Om botsingen met de lokale militairen en overheden te vermijden zal de vrachtwagencolonne zich verplaatsen naar Niger. In augustus verschijnt in de Belgische pers volgend bericht: "Van de 15 Belgische militaire vrachtwagens weet niemand precies wat ze uitvoeren. Na een wekenlange spooktocht door de Sahara zijn ze nu spoorloos in de driehoek Agadez-Tahoua-Zinder. Als majoor F. Verhoeven en zijn bemanning met een C-130 de colonne in de woestijn terugvinden overvliegen zij de karavaan en laten vanuit het vliegtuig een steen aan een touw met een bericht vallen. Enkele dagen later arriveert de colonne in Niamey, de commandant had dus het bericht gelezen en de juiste piste gevonden!"

Axel Vermeesch vertelt: Augustus 1973, opnieuw in Niger.

Op 14 augustus vertrek ik opnieuw voor een periode van drie weken naar Niger. De bemanning van de Hercules CH-11 bestaat uit D. Bague, I. Van Laere, Christiaens, A. Vermeesch, S. Beulens en J. Verdoodt.

Onze opdracht bestaat erin elke dag voedsel op te halen



Maj. F. Verhoeven

enfin la colonne, ils passent au-dessus et font tomber au bout d'une ficelle, une pierre enveloppée d'un message. Quelques jours plus tard la colonne arrive à Niamey; son commandant avait donc bien lu le message et c'est ainsi qu'il avait retrouvé la bonne piste!

Axel Vermeesch raconte: A nouveau au Niger au mois d'août 1973

Le 14 août je pars à nouveau vers le Niger pour une période de trois semaines. L'équipage du CH-11 est composé de D. Bague, I. Van Laere, C. Christiaens, A. Vermeesch, S. Beulens et J. Verdoodt.

Notre mission était d'aller charger chaque jour de la nourriture dans les villes maritimes Lagos (Nigeria) ou



in de West-Afrikaanse havensteden Lagos (Nigeria) of Accra (Ghana) en over te vliegen naar Agadez, Tahoua en Zinder, drie woestijnsteden in het binnenland van Niger. Soms wordt onze lading uitgeladen op het vliegveld van Niamey om door een andere C-130 geparacheerd te worden in een gebied dat ontoegankelijk is voor de vrachtwagenkolonne of waar geen landingstrip is.



Accra (Ghana) et de la transporter vers Agadez, Tahoua et Zinder, trois villes désertiques à l'intérieur du Niger. Parfois, notre chargement doit être déchargé sur l'aérodrome de Niamey pour être parachuté par un autre C-130 dans une région qui n'est pas accessible à la colonne des camions ou qui ne possède pas un strip d'atterrissage.

Chaque jour nous partons le matin vers

Elke dag vertrekken we om 7uur uit het "Grand Hôtel du Niger" om er 's avonds rond 20u terug te komen! Werkdagen van meer dan 12 uur, waarvan vijf à zes uren vliegen, in zeer zware omstandigheden. Elke dag van de week, gedurende 14 dagen, geen enkele rustdag wordt ons gegund. Niemand in de bemanning is dan ook ontgoocheld als een defect aan onze Hercules CH-11 op 28 augustus niet ter plaatse door onze technici kan hersteld worden. 's Anderendaags stijgen we op in Niamey om acht uur later met een defect vliegtuig en doodmoe op Melsbroek te landen, een week vroeger dan gepland.

Twee herinneringen blijven tot op vandaag in mijn geheugen steken: het Toeareg-kamp in Niamey en de B-747 van UTA.

Het Toeareg-kamp aan de rand van Niamey

Een groot aantal Toeareg-nomaden zijn langs de rivier Niger afgezakt uit Mali tot aan de poorten van Niamey. Het vee is dood, mannen zijn diep in de brousse samen met het vee gestorven. Weduwen, met kinderen op de arm zijn onder een verzengende hitte opgestapt naar de hoofdstad van Niger omdat, naar men zei, de autoriteiten daar voedselrantsoenen uitdelen. Zij vestigden zich onder afdakjes van gerecupereerde doeken en plastic op het terrein van de antennes van Radio-Niger.

Op een avond in het hotel sprak ik met de blonde Noor, Arnulf Tjugen. Hij zei mij dat de Nigerese autoriteiten geen voedselhulp bezorgen in het kamp waar ongeveer 2.500 Toearegs uit Mali verbleven. Daar werkte hij als vrijwilliger van "La Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge". In Niger wilde men de Toeareg-nomaden verplichten om zich te vestigen, wat heel moeilijk bleek. Door de Toearegs uit het naburige Mali voedsel te weigeren hoopte de regering dat deze vlug zouden terugkeren naar hun land.

Enkel het Rode Kruis en een Nigerese christelijke organisatie bekommerden zich om het lot van deze fiere woestijnnomaden door voor hen voedsel te kopen aan woekerprijzen op de markt van Niamey. Ik sprak met Arnulf af dat ik hem elke dag enkele zakken sorgo zou bezorgen, indien hij met zijn Land Rover 's avonds bij onze landing tot op het vliegveld kon komen. Zo gebeurde het dat ik er samen met de loadmaster voor zorgde dat bij het uitladen

sept heures du Grand Hôtel du Niger pour y retourner le soir vers 20 heures! Des jours de travail de plus de 12 heures, dont cinq à six heures de vol dans des conditions très pénibles. Sept jours par semaine pendant deux semaines sans un seul jour de repos! Il est tout à fait logique qu'aucun des membres de l'équipage ne soit déçu lorsque, le 28 août, nos techniciens se trouvent dans l'impossibilité de réparer sur place une panne à notre Hercules CH-11. Le lendemain nous décollons de Niamey pour arriver à Melsbroek huit heures plus tard avec un avion défectueux et un équipage mort de fatigue et ceci une semaine plus tôt que prévu.

Jusqu'au jour d'aujourd'hui, deux souvenirs me restent en mémoire: le campement des Touaregs à Niamey et le Boeing B-747 de l'UTA:

Le campement Touareg aux abords de Niamey

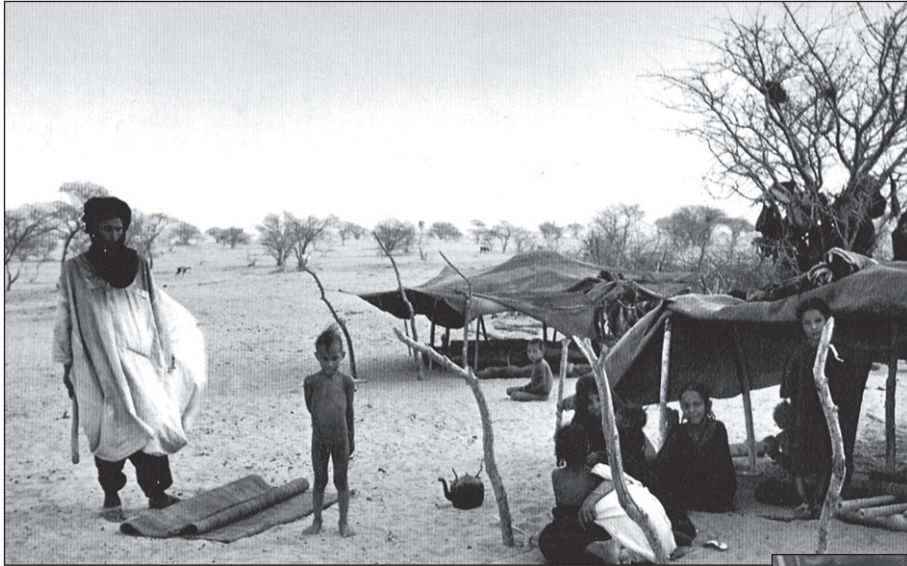
Un nombre important de nomades Touareg est descendu par le fleuve Niger du Mali jusqu'au portes de Niamey. Leur bétail étant mort, les hommes sont décédés avec leur bétail dans les profondeurs de la brousse. Par une chaleur torride, des veuves avec des bébés dans les bras ont marché vers la capitale du Niger parce qu'aux dires des gens, les autorités y distribuent des colis alimentaires. Elles s'installent sous des auvents fabriqués avec des morceaux de textile et de matière plastique, récupérés sur le terrain des antennes de radio Niger.

Un soir dans notre hôtel, je parlais avec Arnulf Tjugen, un norvégien blond. Il me racontait que les autorités du Niger ne fournissaient pas de la nourriture dans le camp où il travaillait comme volontaire de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge. Dans ce camp résidaient environ 2.500 Touareg, venant du Mali. Le Niger voulait ainsi obliger les nomades Touareg à s'établir, ce qui parût très difficile. En refusant de la nourriture aux Touaregs maliens, le gouvernement du Niger espérait qu'ils retourneraient au plus vite vers leur pays. Seuls la Croix-Rouge et une organisation chrétienne du Niger s'occupaient du sort de ces fières nomades en leur achetant sur le marché de Niamey des denrées alimentaires à des prix prohibitifs. Je me suis mis d'accord avec Arnulf pour lui fournir chaque jour quelques sacs de sorgo à condition qu'il vienne avec






in Agadez, Zinder of Tahoua altijd enkele zakken in het vliegtuig bleven om in Niamey overhandigd te worden aan Arnulf voor zijn Toearegs. Op een vroege morgen reden loadmaster Sony Beulens en ik met Arnulf mee naar het camp.

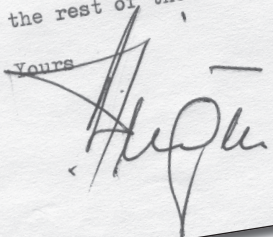
sa Land-Rover chaque soir à l'aérodrome au moment de notre atterrissage. C'est ainsi qu'avec l'aide du loadmaster, je parvenais, lors du déchargement à Agadez, Zinder ou Tahoua, à garder chaque fois quelques sacs dans l'avion pour les remettre le soir à Arnulf pour ses Touareg. Un matin très tôt, mon loadmaster Sony Beulens et moi-même nous avons accompagné Arnulf au camp. Ce qu'on y a vu était indescriptible: des mères ou des pères avec des enfants nus et faméliques. Nous leur donnions des paquets de vivres de nos rations de secours, mais les Touareg, à cause de leur fierté, attendaient notre départ avant de les manger. Vers la fin de l'année le nombre de nomades Touareg dans le camp s'était accru jusqu'à 4.000. Le 15 avril de l'année suivante, le chef d'état-major de l'armée du Niger, le lieutenant-colonel Kountché perpétrait un coup d'état. Le président civil, Diouri Hamani, était fait prisonnier pour corruption et le régime militaire évacuait le camp de Niamey et renvoyait les malheureux Touareg 500 km plus loin, dans le Sahara.



Wat we zagen was niet te beschrijven: moeders of vaders met uitgemergelde naakte kinderen. We deelden pakjes soldatenkoeken uit onze noodrantsoenen uit; maar de fiere Toearegs wachtten tot wij verdwenen waren om ze op te eten.






 LIGUE DES SOCIÉTÉS DE LA CROIX-ROUGE
 Petit-Saconnex
 GENEVE (Suisse)
 Niamey 22. Sept. 1973.
 Arnulf Tjugen,
 Croix Rouge Nigérienne,
 BP 386 Niamey, Niger.

Dear Axel.
 I have received today your case, and on behalf of the touaregs I can only thank you very much.
 Tomorrow, sunday, I will go to the camp again and I will try to tell that the clothings are from Belgium. The situation in Lazareth is still the same, children and old people are dying every day. Fortunately, Red Cross has sant down to me a young swedish doctor with plenty of medicines. That will of course be to a very good help.
 I really hope that your country will send down more C 130, and that you will be the navigator!!
 I send my very best regards to you and your family, and thanks again for your appreciated gift.
 Regards also to the rest of the crew.
 Yours


Le vol de l'UTA B-747 Paris – Niamey – Paris

La société de cargo française UTA organisait chaque semaine un vol avec un Jumbo B-747 entre Paris et Niamey avec à son bord le ravitaillement pour les deux grands hôtels de la ville, pour le gouvernement de Niamey et pour une société française qui exploitait une mine d'uranium au Niger.

Le 22 août nous décollions de Niamey tôt le matin, comme les jours précédents. A cause de problèmes pendant le chargement à Lagos, nous n'apporterions la charge de nourriture à Agadez que le lendemain. Dans le courant de l'après-midi nous retournions de Lagos vers Niamey. A une soixantaine de milles de Niamey nous demandions et obtenions l'autorisation de la tour de contrôle de Niamey pour quitter notre altitude de croisière et d'amorcer la descente vers Niamey. Nous étions tous fatigués mais contents d'arriver pour une fois à notre hôtel avant la tombée du jour, ce qui nous permettrait de profiter d'un plongeon dans la piscine avant le souper!



Het aantal Toeareg-nomaden in het kamp groeide aan tot 4.000 tegen het einde van het jaar. Het jaar daarop, op 15 april, pleegde de stafchef van het Nigerse leger luitenant-kolonel Kountché een staatsgreep. De burgerpresident Diori Hamani werd wegens corruptie gevangen gezet, en het militaire regime ontruimde het kamp in Niamey en voerde de ongelukkige Toearegs 500 km de Sahara in.

De vlucht van de UTA B-747 Parijs-Niamey-Parijs

De Franse cargomaatschappij UTA voerde wekelijks een vlucht uit met een Jumbo B-747 tussen Parijs en Niamey met aan boord bevoorrading voor de twee grote hotels van de stad, de regering van Niger en de Franse maatschappij die uranium delft in Niger.

Op 22 augustus waren we, zoals de dagen voordien, vroeg in de morgen opgestegen in Niamey; door problemen bij het laden in Lagos zouden we pas 's anderendaags onze lading voedsel naar Agadez brengen. Die namiddag vlogen wij van Lagos terug naar Niamey. Op een zestigtal mijl van Niamey vroegen en kregen wij van de controletoren toestemming om onze kruishoogte te verlaten en de daling naar Niamey in te zetten. We waren allen doodmoe, maar tevreden dat we die dag eens voor het donker in ons hotel zouden zijn, zo konden we nog voor het avondeten genieten van een plons in het zwembad!

Terwijl we tussen en door de wolken aan het dalen waren, luisterden wij mee naar de controletoren van Niamey. We hoorden dat de B-747 van UTA toestemming kreeg om op te stijgen met bestemming Parijs. Groot was mijn verwondering te horen dat de opgelegde richting waarin de Jumbo naar zijn hoogte mocht klimmen de richting was die wij vlogen naar Niamey! Ik realiseerde mij dat we op "collision course" waren. Op het moment dat ik Ivo Van Laere, die de stuurknuppel hanteerde, van het gevaar verwittigde, gaf de controleur het bevel 90° naar links te draaien. Het manoeuvre was nog niet uitgevoerd, of we zagen onder ons tussen de wolken het groenwitte UTA-vliegtuig passeren. We hadden geen idee op hoeveel meter we elkaar gepasseerd waren, maar we waren er ons wel van bewust dat we net aan een catastrofe ontsnapt waren!

We hoorden de boordcommandant van het UTA-toestel nog het volgende meedelen aan de toren van Niamey: "Comment est-ce possible? Il n'y a que deux avions! A Paris, je ferai un rapport et je porterai plainte". Een tiental minuten later landden wij in Niamey. Samen met boordcommandant Dion Bague ging ik naar de controletoren. Een zwarte controleur in opleiding en zijn Franse instructeur zijn van het incident nog niet helemaal bekomen en bibberen op hun benen. Zij smeken ons geen klacht in te dienen. De klacht van de UTA-piloot is volgens de Fransman genoeg. Alvorens naar het hotel te vertrekken brengt Dion nog een bezoek aan de luchthavencommandant.

Aan het zwembad treffen we de twee andere C-130 bemanningen die in de voormiddag voedsel hadden gedropt. In de bar zitten nog een Canadese en een Duitse bemanning. Zij hadden ook reeds problemen gehad met de controle: "When there is more than one aircraft around, you must be very careful here!".

(Wordt vervolgd)



Pendant que nous descendions entre et à travers les nuages, nous écoutons la tour de contrôle de Niamey. Nous pouvions entendre que le B-747 de l'UTA recevait la permission de décoller à destination de Paris. A mon grand étonnement j'entendis que la direction imposée au Jumbo pour atteindre son altitude de croisière, était la même direction sur laquelle nous volions vers Niamey! Je réalisais que nous étions en «collision course». A l'instant où j'avertissais Ivo Van Laere, qui était aux commandes, du danger, le contrôleur donnait l'ordre de virer de 90° à gauche. La manoeuvre n'était pas encore exécutée que nous avons vu passer l'avion vert et blanc d'UTA en dessous de nous. Nous n'avions pas la moindre idée à combien de mètres nos avions s'étaient croisés, mais nous étions tout à fait convaincus d'avoir frôlé la catastrophe! Nous pouvions encore entendre la voix du commandant de bord de l'appareil UTA communiquer à la tour de contrôle de Niamey: «Comment est-ce possible? Il n'y a que deux avions dans l'air! Je ferai un rapport dès mon arrivée à Paris et je porterai plainte». Nous atterrissions dix minutes plus tard à Niamey. J'accompagnais le commandant de bord Dion Bague à la tour de contrôle. Un contrôleur noir en formation et son instructeur français ne sont pas encore revenus de l'incident et tremblent sur leurs jambes. Ils nous prient de ne pas porter plainte. Selon l'instructeur français la plainte du pilote de l'UTA suffira. Avant de partir vers l'hôtel, Dion va encore voir le commandant de l'aéroport.

Au bord de la piscine nous retrouvons deux autres équipages C-130 qui ont largué de la nourriture dans le courant d'avant-midi. Au bar il y a de plus un équipage canadien et allemand. Eux aussi avaient déjà eu des problèmes avec le contrôle: «When there is more than one aircraft around, you must be very careful here!».



(A suivre)



45 jaar geleden:

Il y a 45 ans:

Twee DC-6 toestellen voor een koninklijke reis in het Verre- en Midden- Oosten

*Het verhaal van de opdracht door J. Bernard,
navigateur van de reserve DC-6*

Vrije vertaald door R. Hoeben

Inleiding door Axel Vermeesch, redacteur
Dakota News

Op 18 januari 1964 brengt een Boeing B-707 van SABENA (OO-SJC) ons vorstenpaar van Zaventem naar de hoofdstad van Japan na een vlucht van bijna 17 uren via de poolroute met slechts een technische stop in Anchorage. Deze vlucht is de eerste civiele verbinding



tussen Brussel en Tokio via de poolroute'. Op 12 januari, stijgt in Melsbroek de DC-6 KY-2 (OT-CDB) op met bestemming Tokio. De bemanning bestaat uit de bevelhebber van de 15 Wing luitenant-kolonel A. Gobin, R. Baccaert, P. Deynckens, C. Desterbecq, mevrouw I. Mertens, en R. Noesen. Via Beiroet, Bombay, Bangkok en Manilla bereikt het toestel zijn bestemming op 17 januari.

Deux avions DC-6 pour un voyage royal en Extrême- et Moyen-Orient

*Le récit de la mission par J. Bernard,
navigateur du DC-6 de réserve*

Introduction par Axel Vermeesch, rédacteur de Dakota News

Le 18 janvier 1964, un B-707 de la Sabena (OO-SJC) a amené nos souverains de Zaventem vers la capitale japonaise après un vol de quelque 17 heures par la route du pôle et sans autre arrêt qu'une escale technique à Anchorage. Ce vol constitue la première liaison civile entre Bruxelles et Tokyo par la route polaire'.

Six jours plus tôt, le 12 janvier, le DC-6 KY-2 (OT-CDB) décollait de Melsbroek à destination de Tokyo. L'équipage se compose du commandant du 15 Wing, le lieutenant-colonel A. Gobin, de R. Baccaert, P. Deynckens, C. Desterbecq, madame I. Mertens, et R. Noesen. L'appareil atteint sa destination Tokyo, le 17 janvier via Beyrouth, Bombay, Bangkok et Manille. A bord se trouve

une délégation de 13 journalistes, photographes, et de reporters radio et télévision. Ils rendront compte de la visite effectuée par le couple royal au pays de l'empereur Hirohito et l'impératrice Nagako entre les 18 et 30 janvier. Six jours plus tard, le 24 janvier, un second DC-6 (KY-1, OT-CDA) quitte Melsbroek pour Itazuke AFB près de la ville de Fukuoka sur Kyushu, l'île située à l'extrême sud du



Het vliegtuig heeft 13 uitverkoren journalisten, fotografen, en radio- en TV-reporters aan boord. Zij zullen verslag uitbrengen over het bezoek van ons vorstenpaar aan het land van keizer Hirohito en keizerin Nagako van 18 tot 30 januari.

Zes dagen later, op 24 januari, vertrekt ook een tweede DC-6 (KY-1, OT-CDA) uit Melsbroek met bestemming Itazuke AFB bij de stad Fukuoka op Kyushu, het meest zuidelijke eiland van Japan.

De bemanning van het reservetoestel onder bevel van kapitein Quick bestaat uit Desmedt, J. Bernard, J. Naesen, Moreau en J. Renard. De KY-1 bereikt zijn bestemming op 28 januari.

Op 30 januari vertrekken beide DC-6 toestellen vanop Itazuke AFB (Fukuoda) naar Hongkong. Vanaf deze dag en tot de aankomst in

Melsbroek op 18 februari zullen de twee vliegtuigen samen het verdere traject van de koninklijke reis afleggen: de KY-2 met het koninklijk gezelschap en de KY-1 met de mensen van de media.

Reisverslag door Cdt J. Bernard, navigator van de KY-1

De KY-2 stijgt in Melsbroek op om 9 uur op 12 januari. Na een technische tussenstop in Beiroet en na een nachtvlucht boven de Arabische woestijn, opgelicht door de petroleuminstallaties van Dharan en Bahrein, landt de DC-6 op 13 januari in Bombay. De volgende dag krijgt de bemanning een rondleiding door de Belgische consul en ontdekt een eerste maal een tot nu toe onbekende wereld.

Na enkele uren rust, maar nog volledig onder de indruk van de menigte waarvan de uitgehongerde indruk gedeeltelijk afgezwakt wordt door de sereniteit van de aangezichten en de schoonheid van de veelkleurige sarongs, vertrekt de bemanning voor de derde etappe. Deze vlucht gaat dwars over India, een onmetelijk landschap zonder bomen met een dambord van gewassen.

Op 14 januari, boven Calcutta draaien we richting zuid. Na het overvliegen van de verschrikkelijke jungle van Birma en de mooie Menam-delta die de "stad der engelen" bevoeit, ontdekken we Bangkok. Na het uitladen van de geschenken voor het officiële bezoek en na enkele uren rust, stijgt de DC-6 s'navonds op. Het gaat nog steeds oostwaarts richting Cambodja, Vietnam en de

Japon. L'équipage de cet avion de réserve sous le commandement du capitaine Quick compte Desmedt, J. Bernard, J. Naesen, Moreau et J. Renard. Le KY-1 atteint sa destination le 28 janvier.

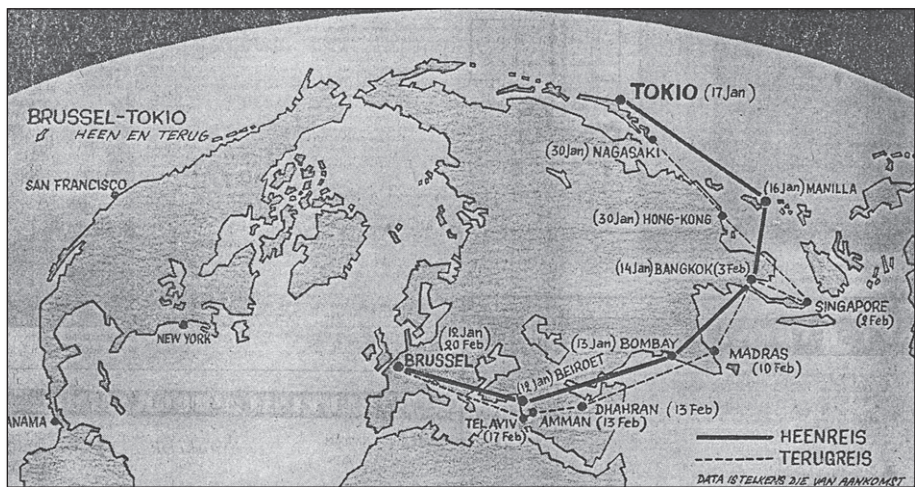
Le 30 janvier, les deux DC-6 décollent de Itazuke AFB vers Hong Kong. A partir de ce jour et jusqu'à leur retour à Melsbroek le 18 février, ces deux avions poursuivront ensemble le trajet du voyage royal: le KY-2 avec nos souverains et leur suite et le KY-1 avec les représentants des media.

Le récit du voyage par le Cdt J. Bernard, navigateur du KY-1

Le KY-2 quitta Melsbroek le 12 janvier à 9 heures. Après une escale technique à Beyrouth et après un vol de nuit au-dessus du

désert d'Arabie, tout à coup illuminé par les installations pétrolifères de Dharan et Bahrein, le DC-6 atterrissait à Bombay le 13 janvier. Le lendemain, l'équipage guidé par le consul de Belgique, allait faire une première découverte d'un monde inconnu pour lui jusqu'alors. Après quelques heures de repos, mais tout impressionné encore par la vision de cette foule dont l'aspect famélique se trouve quelque peu atténué par la sérénité des visages et la beauté chatoyante des saris, l'équipage s'envolait pour la troisième étape. Après avoir traversé de part en part l'Inde, immense damier de cultures sans arbres.

Le 14 janvier, arrivé au-dessus de Calcutta, l'avion piqua vers le sud et après avoir survolé l'effrayante jungle de Birmanie, découvrit tout à coup le riant delta du Menam arrosant la «cité des anges», Bangkok. Le temps de



déposer les cadeaux destinés à la visite officielle et de prendre quelques heures de repos, le DC-6 décollait de



Chinese Zee. Op 16 januari, landt de KY-2 in de vroege uurtjes in Manilla. De bemanning wordt er verwelkomd door drie mooie jonge Filippijnse dames met prachtige bloemenkransen.

Na deze eerste charmante ontvangst die uiteindelijk 24 uur zal duren is de tijd gekomen om te vertrekken voor de laatste etappe: een acht uur durende vlucht over de Stille Oceaan via Okinawa, waar het vliegtuig hevig door elkaar geschud wordt door cumulo-nimbussen. Op 17 januari, vijf dagen na het vertrek uit Melsbroek landt de DC-6 na 40 vluchten op het vliegveld van Tokio. Al bij al zijn de passagiers opgetogen over het verloop van dit eerste deel van de zending. De bemanning van haar kant is afgemat, en dit ondanks het feit dat er geen noemenswaardige problemen waren tijdens de vlucht, uitgezonderd boven Okinawa, en deze uitgevoerd werd in goede meteorologische omstandigheden en zonder technische of andere problemen. Maar de korte tussenstops, tijdens dewelke allerlei organisatorische problemen dienden opgelost door

de boordcommandant en de bemanning, hebben hun tol geëist. Daarbij komen nog de recepties georganiseerd door de ambassades en consulaten waarop de bemanning aanwezig dient te zijn en die meestal in een ongebruikelijke hitte verlopen. Maar dit was allemaal verwacht, en trouwens hebben enkele dagen rust in Tokio iedereen er weer bovenop geholpen.

Op 27 januari verlaat de DC-6 KY-2 de Japanse hoofdstad voor Fukuoka, de grote industriële stad van het eiland Kyushu, waar onze vorsten afscheid zullen nemen van hun gastheren om te vertrekken naar andere oorden.

Dezelfde dag landt de tweede Belgische militaire DC-6 in Fukuoka komende uit Manila. De opdracht van de KY-1, met als boordcommandant kapitein Quick, is het eerste toestel te vervangen in geval van problemen en tevens de journalisten te vervoeren. Ik was de navigator in de bemanning.

Op 30 januari nemen de koning en de koningin, evenals minister Spaak, plaats aan boord van de KY-2 voor de reis naar Hongkong. Met één uur verschil stijgen de twee DC-6 toestellen op in Fukuoka. Boven Okinawa zijn de ongewenste cumulo-nimbussen nog steeds aanwezig en verplichten de toestellen hoog te klimmen om de Chinese escorte te contacteren, die maarschalk Tsjiang Kai-sjek voorzien heeft om de koninklijke DC-6 een maximale veiligheid te verzekeren boven gebieden die op de vliegkaarten als politiek onzeker

nuit, fonçait toujours vers l'est en direction du Cambodge, du Vietnam et de la Mer de Chine et atterrissait à Manille aux petites heures du 16 janvier, débarquant un équipage tout étonné mais satisfait de se voir offrir un collier de fleurs par trois jolies jeunes filles philippines.

Après ce premier accueil charmant qui se prolongea du reste 24 heures, c'était le départ pour la dernière étape et bientôt le survol pendant près de huit heures du Pacifique via Okinawa où l'avion se faisait durement secouer par d'inopportuns cumulo-nimbus. Le 17 janvier, cinq jours après le départ de Melsbroek le DC-6 arrivait à Tokyo après 40 heures de vol déposant ses passagers ravis de cette première partie de la mission. L'équipage du lieutenant-colonel A. Gobin était exténué, car si d'une part aucune difficulté n'avait été rencontrée au cours du vol, sauf à Okinawa, dans de bonnes conditions météo et sans incidents techniques ou autres, la brièveté des escales d'autre part ne permettait pas un repos complet étant donné les multiples problèmes de mise en œuvre et

d'organisation qui se posaient au commandant de bord et à chaque membre d'équipage. A cela il faut ajouter les réceptions aux différents ambassades et consulats auxquelles l'équipage était tenu d'assister et souvent par une chaleur inaccoutumée. Mais tout cela était prévu, et du reste, quelques jours de repos à Tokyo avaient remis tout le monde d'aplomb.

Le 28 janvier, le DC-6 KY-2 quittait la capitale Japonaise pour Fukuoka, grosse ville industrielle de l'île du Kyushu, où nos souverains allaient prendre congé de leurs hôtes et s'envoler vers d'autres cieux.

Le même jour, arrivait à Fukuoka, le second DC-6 militaire belge venant de Manila. La mission du KY-1, commandé par le capitaine Quick, consistait à remplacer l'avion royal en cas de défaillance technique et par la même occasion à transporter les journalistes. J'étais le navigateur dans l'équipage.

Le 30 janvier, le roi et la reine ainsi que le ministre Spaak prenaient place à bord du KY-2 pour le vol vers Hongkong. Les deux DC-6 decollaient de Fukuoka avec une heure de différence. Au-dessus d'Okinawa, les indésirables cumulo-nimbus étaient toujours au rendez-vous obligeant les deux avions à grimper bien haut pour pouvoir contacter l'escorte chinoise que le maréchal Tchang Kai-chek avait envoyée pour assurer la sécurité optimum de l'avion royal vers des lieux que les cartes aéronautiques renseignaient





aangeduid staan. Een sterrenhemel boven Hongkong laat ons toe een probleemloze nadering en landing uit te voeren. Moeilijke omstandigheden zouden de bemanning verplicht hebben tot nogal wat acrobatieën, want het vliegveld bevindt zich op het einde van een bergpas aan de voet van communistisch China.

Wij verblijven 48 uur in deze stad waar de buildings steeds sneller ingeplant worden, maar blijkbaar nog te traag voor de snel aangroeiende Chinese bevolking. Moe van te vechten voor elke vierkante meter, vonden velen een oplossing in de bouw van een type woonbootjes die toelaten zich te vestigen in een kluwen van exotische waterstraatjes.

Op 2 februari vertrekken de twee DC-6 toestellen naar Thailand voor een tweede officieel koninklijk bezoek. De onveiligheid in Vietnam dwingt er ons toe een grote omweg te maken over de Filipijnen en met met een tussenlanding in Singapore. In een vochtige tropische avondwarmte krijgen we daar de tijd om vlug deze oude koloniale Britse stad te bezoeken en haar massieve gebouwen in Victoriaanse stijl, monumenten en keurig onderhouden grasperken te bewonderen.

s'Anderendaags is het beeld van deze sobere stad, overblijfsel van een vroeger tijdperk, vlug vervaagd bij het terugzien van Bangkok na ons vluchtig bezoek vijftien dagen eerder. Koning Boudewijn en koningin Fabiola zullen er gedurende een week de gasten zijn van koning Bumibol en koningin Sikirit. Dat laat de twee bemanningen toe om deze keer het "Venetië van het Oosten" te ontdekken.

Welke herinnering zal het meest levendig blijven in het geheugen van de bemanningen? Zal het de wandeling zijn op de top van de tempel van de Dageraad die uitsteekt boven ontelbare pagodes met vergulde daken? Of zal het de boottocht zijn doorheen een stad gebouwd op palen waar de jonge werksters ijverig zijde weven, of heel gewoon de eeuwige glimlach van een volk dat tevreden is met zijn lot?

Op 7 februari is er een onvoorziene gebeurtenis. Het richtingsroer van de koninklijke Thaise DC-6, die onze vorsten naar Chiang-Mai, de vroegere hoofdstad van het koninkrijk, zou brengen werd beschadigd door een jachtvliegtuig van de Amerikaanse Marine. De dringende tussenkomst van de bemanning van de KY-2 wordt gevraagd. Met een helikopter die bij ons hotel landt, is deze bemanning binnen het kwartier op de luchthaven om de vlucht voor te bereiden. Het overladen van de voorziene maaltijden en al wat er bij hoorde, in een verzengende hitte, was daarbij niet de gemakkelijkste karwei. Nog dezelfde avond landt de Belgische DC-6 terug in Bangkok, opdracht volbracht.

Twee dagen later, op 10 februari, verlaten beide vliegtuigen Bangkok richting Chiang-Mai, vanwaar onze vorsten inschepen met bestemming Madras. Na een charmante plechtigheid op de tarmac, waarbij jonge meisjes in zwarte, gele en rode tunieken de ganse gamma van klassieke Thaise dansen in perfecte harmonie uitvoeren, stijgen de KY-2 en KY-1 op in een mooi bergachtig decor om daarna de onmetelijke Golf van Bengalen te overvliegen. Dit laatste deel van de vlucht gebeurt gelukkig s'nachts. Zo kan de navigator aan de hand van de sterren, enig mogelijk navigatiemiddel, de posities bepalen. Het doel van de tussenlanding te Madras is onze vorsten de

comme politiquement incertaines. Mais un ciel étoilé allait accueillir l'avion aux approches d'Hongkong et allait faciliter une descente qui en d'autres circonstances aurait obligé l'équipage à exécuter pas mal d'acrobaties, l'aérodrome se trouvant au bout d'une passe montagnaise au pied de la Chine communiste.

Nous restions 48 heures dans cette ville où les buildings croissent a vitesse accélérée mais pas aussi vite cependant que la population chinoise qui, lasse de disputer le mètre carré d'espace vital sur le sol ferme, a trouvé la solution en fabriquant un semblant d'embarcation qui lui permet de prendre place dans une de ces innombrables ruelles aquatiques au genre de vie très exotique.

Le 2 février, ce fut le départ des deux DC-6 pour la Thaïlande, seconde visite royale officielle. L'insécurité au Vietnam avait cependant obligé l'avion à faire un grand détour par les Philippines sans y atterrir toutefois et faire escale à Singapour où l'humide chaleur tropicale a permis tant bien que mal d'admirer presque à l'antipode de la city l'empreinte britannique dans ces massifs monuments victoriens et dans l'ordonnance de ses parcs au gazon tondu de près.

Le lendemain déjà, l'image de cette austérité, vestige d'un autre temps a été vite effacée en retrouvant Bangkok entrevu trois semaines plus tôt. Le roi Baudouin et la reine Fabiola y seront les hôtes du roi Bumibol et de la reine Sikirit pendant toute une semaine. Cela permettait aux équipages d'aller à la découverte de la "Venise d'orient".

Quel souvenir restera le plus vivace dans la mémoire des équipages? Sera-ce la ballade au sommet du temple de l'Aurore dominant d'innombrables pagodes aux toits dorés ou cette promenade en bateau à travers toute une cité vivant sur pilotis ou ces jeunes ouvrières au regard appliqué tissant la soie, ou tout simplement le perpétuel sourire de tout un peuple content de son sort?

Le 7 février, événement imprévu. La dérive du DC-6 royal thaïlandais qui devait emmener les souverains à Chiang-Mai, ancienne capitale du royaume, fût abimée par un chasseur de la Marine américaine. Ainsi, le concours de l'équipage du KY-2 fut réclamé d'urgence. Un hélicoptère envoyé près de notre hôtel permit à l'équipage d'être à l'aéroport dans les quinze minutes afin de préparer la mission, dont le plus simple problème n'était pas de déménager par une chaleur torride tous les plats et autres éléments constitutifs du repas qui devait être servi à bord. Le soir même, le DC-6 belge revenait à Bangkok, mission accomplie.

Trois jours plus tard, le 10 février, les deux DC-6 quittaient Bangkok pour Chiang-Mai d'où nos souverains allaient s'embarquer pour Madras en Inde. Après une charmante cérémonie sur le tarmac de l'aérodrome ou des jeunes filles aux tuniques noires, jaunes ou rouges exécutaient avec un parfait ensemble toute la gamme des danses classiques thaïlandaises, le KY-2 et le KY-1 décollaient dans un joli décor de montagnes et survolaient quelques heures l'inextricable Golfe du Bengale. Ce dernier tronçon de vol était heureusement effectué de nuit, permettant au navigateur de faire le point à l'aide des étoiles, seules aides à la navigation disponibles. Le but de l'escale à Madras était pour nos souverains d'exprimer de vive voix



gelegenheid te geven om persoonlijk de erkenning van België te verwoorden voor het goede werk geleverd door Belgische dokters en zendelingen, in de leprozenkolonie van Polambakkam.

De volgende avond op 12 februari stijgt de DC-6 op voor een lange vlucht naar het Heilige Land. Na een korte tussenstop in Dhahran (Saoudi-Arabië), kent de bemanning haar eerste tegenslag boven het vliegveld van Amman, waar de Koning van Jordanië onze vorsten opwacht. Het wolkendek, veel te laag voor een landing in dit bergachtig gebied, verplicht de bemanning het vliegtuig neer te zetten in Mafracq op enkele kilometers van Amman. Onze koninklijke passagiers reizen verder per auto. Drie uur later is de meteo voldoende verbeterd om de twee DC-6's van de 15 Wing over te vliegen naar Amman.

Gedurende twee dagen hebben de bemanningen de gelegenheid enkele belangrijke plaatsen uit het leven van Christus te bezoeken: de Dode Zee, Jericho, Bethanië, Betlehem, Gethsemani, de via Dolorosa en Golgotha. Maar tweeduizend jaar hebben niet volstaan om de eensgezindheid in dit gebied te herstellen. Hierdoor wordt het onze vorsten niet toegestaan om, zoals Paus Paul VI enkele weken voordien, via de Mandelbaum poort naar Israël te gaan.

Op 16 februari moeten de DC-6 toestellen, na overvlucht van Damascus en Beiroet, een eindje doorvliegen naar Cyprus alvorens richting Tel Aviv te draaien. In Israël zullen de koning en de koningin hun pelgrimstocht in het Heilig Land verder zetten. De ontvangst van de Israëliërs is even hartelijk als dat van hun Arabische rivalen. Na een kort bezoek aan modern Jeruzalem wordt aan de bemanningen een receptie aangeboden door de commandant van luchtmachtbasis van Tel Aviv. De volgende dag stelt hij een gids en een voertuig ter beschikking zodat wij het charmante groene Galilea kunnen verkennen met bezoeken aan Nazareth, Kana, Tiberias en het meer van Genezareth. Terug in Tel Aviv bereiden wij de laatste etappe voor die onze vorsten zal terugbrengen naar Melsbroek op 18 februari.

En dat wordt dan het einde van deze mooie reis en opdracht. Beide DC-6 bemanningen hebben er ongeveer 180 vlieguren op zitten en dit zonder noemenswaardige moeilijkheden. Soms was er een zekere en begrijpelijke vermoeidheid bij de bemanningen. Maar deze werd telkens vlug overwonnen, misschien dank zij de ervaring opgedaan op lange zendingen naar Congo en de Verenigde Staten, maar ook door de voldoening om een dergelijke ervaring te kunnen beleven.

la reconnaissance de la Belgique à l'œuvre accomplie par des médecins et religieux belges à la léproserie de Polambakkam.

Le soir du 12 février, les DC-6 décollaient pour une très longue étape vers la Terre Sainte avec une courte escale technique à Dhahran, en Arabie Saoudite. Le matin du 13 février, l'équipage connut son premier contretemps arrivé au dessus de l'aérodrome d'Amman où le roi de Jordanie attendait nos souverains. Le plafond des nuages beaucoup trop bas pour cette région montagneuse obligea l'avion à se poser à quelques kilomètres de là, à Mafracq d'où les passagers royaux gagnèrent la capitale Amman en voiture. Trois heures plus tard, les deux DC-6 pouvaient se poser à Amman, la météo s'étant quelque peu améliorée.

Durant deux jours l'équipage eut l'occasion de revivre quelques lieux importants de la vie du Christ: la Mer Morte, Jéricho, Béthanie, Bethléem, Gethsémani, la via Dolorosa et le Golgotha. Mais deux mille ans n'ont pas suffi à ramener la concorde dans ces contrées car il fut interdit à nos souverains de franchir la porte Mandelbaum pour se rendre en Israël comme l'avait fait le pape Paul VI quelques semaines auparavant.

Le 16 février, les DC-6 après avoir survolé Damas et Beyrouth furent obligés de poursuivre quelque peu la route en direction de Chypre avant de pouvoir se diriger vers Tel Aviv. En Israël, le roi et la reine poursuivront leur pèlerinage en Terre Sainte. L'accueil par les Israéliens fut tout aussi chaleureux que celui de leurs rivaux arabes. Après une visite rapide de la nouvelle Jérusalem, le commandant de la base aérienne de Tel Aviv offre une réception aux équipages. Le lendemain, il met à la disposition de l'équipage guide et véhicule pour le permettre de parcourir les riants chemins de la verte Galilée et de visiter Nazareth, Cana et Tibériade sur le bord du lac de Genezareth. Mais il fallut revenir bien vite à Tel Aviv pour préparer la dernière étape qui allait ramener nos souverains à Melsbroek le 18 février.

Ce fut alors la fin d'un beau voyage et d'une belle mission. A peu près 180 heures de vol ont été effectuées par les deux équipages DC-6 somme toute sans autre difficulté que parfois une certaine fatigue bien compréhensible pour les équipages mais chaque fois rapidement surmontée grâce peut-être à l'expérience acquise par les missions long-courriers au Congo et en Amérique mais aussi grâce à la satisfaction d'avoir pu vivre un pareil périple.

Passagiersruimte van DC-6



Cabine d'un DC-6



Samengesteld door Axel Vermeesch

Composé par Axel Vermeesch, traductions de G. Desmet et de MC et P. Buyse

Nieuwjaarsreceptie 15 Wing

Op vrijdag 9 januari waren vele burgerlijke en militaire genodigden aanwezig op de nieuwjaarsreceptie aangeboden door kolonel vlieger Ir Bernard Flamang. Ook verschillende leden van het bestuur van het Dakota Documentatiecentrum waren uitgenodigd. De redactie van Dakota News kreeg de tekst van de gelegenheidstoespraak en publiceert hieronder twee uittreksels.

“2008 was voor de 15 Wing in wezen niet anders dan 2007 of 2006 en bevestigt de trend die ingezet werd na 11 september 2001: een alsmaar groeiende nood aan luchttransportmiddelen en een toenemend aantal vliegoperaties in conflictregio's, vaak in zeer moeilijke omstandigheden en niet zonder risico. Zonder in saai rekenwerk te willen vervallen, wil ik u volgende cijfers niet onthouden, daar ze goed illustreren waar de core business van de 15 Wing zich situeert. Van de ongeveer 10.000 vlieguren gepresteerd in 2008 werden er 1.700 in of naar Afghanistan gevlogen, was de Democratische Republiek Congo goed voor 1.600 uur en namen Tsjaad en Libanon 1350 uur voor hun rekening. Of, 46% van de inspanningen van de 15 Wing vonden plaats in of naar gebieden waar oorlog of zware crisis heerst. Even opmerkelijk daarbij is dat onze zogenaamde “witte” vliegtuigen 30 % van die opdrachten voor hun rekening namen en dus wel degelijk hun “operationele” meerwaarde bewijzen. En diezelfde operaties waren eveneens goed voor 975 vliegdagen, wat betekent dat elke dag gemiddeld 2,7 bemanningen van de 15 Wing in operatiegebied vertoefden. Daarbovenop levert de 15 Wing, net zoals andere eenheden, ook nog personeel van het smaldeel Verdediging voor de bewaking en beveiliging van de luchthaven van Kabul, en dit tot grote voldoening van de plaatselijke bevelhebbers. Het hoeft dus geen verder betoog dat de 15 Wing in de eerste plaats en op alle niveaus een operationele Wing is.....”.

“.....2008 was niet zo maar een jaar als een ander voor de 15 Wing. Inderdaad, de viering van de zestigste verjaardag is een echte topper geworden met als hoogtepunt de open deur half september waar we zomaar eventjes 25 tot 30.000 mensen mochten verwelkomen, en dit zonder de attractiepool van een vliegshow. Velen onder u hier aanwezig hebben ons daadwerkelijk gesteund in dit initiatief, hetzij door uw actieve inzet of door uw aanwezigheid, waarvoor mijn oprechte dank. De organisatie van dit evenement laat ons ook toe terug aan te knopen met een traditie van de 15 Wing om een aantal sociale werken te steunen: het Nationaal Multiple Sclerose Centrum hier te Melsbroek en FONAVIBEL, het

Réception de nouvel an au 15 Wing

De nombreux invités civils et militaires étaient présents le 9 janvier à la réception de nouvel an offerte par le colonel aviateur Ir Bernard Flamang. Différents membres de la direction du Centre de Documentation Dakota étaient aussi invités. La rédaction du Dakota News a reçu le texte du discours prononcé à cette occasion dont elle publie ci-dessous deux extraits.

«Pour le 15 Wing, 2008 n'a pas été bien différente de 2007 et de 2006 et confirme la tendance prise après le 11 septembre 2001: un besoin en transports aériens toujours en augmentation et un nombre croissant d'opérations aériennes dans des régions en conflit, souvent dans des circonstances très difficiles et non sans danger. Sans tomber dans une comptabilité ennuyeuse, je souhaite vous présenter les chiffres suivants parce qu'ils illustrent bien où se situe le «core business» du 15 Wing. Des quelques 10.000 heures de vol effectuées en 2008, 1.700 ont été volées de et vers l'Afghanistan, la République Démocratique du Congo a compté 1.600 heures et le Tchad et le Liban en ont pris 1.350 à leur compte. Autrement présenté, 46% de l'effort du 15 Wing s'est produit dans des régions en guerre ou en crise profonde. Remarquable aussi, est le fait que nos soi-disant avions «blancs» ont pris 30% de ces missions à leur compte et ont donc démontré leur plus-value «opérationnelle». Ces mêmes opérations ont aussi représenté 975 jours de vol, ce qui correspond à une présence quotidienne moyenne de 2,7 équipages du 15 Wing dans les zones d'opérations. En plus, le 15 Wing fournit encore, tout comme d'autres unités, du personnel de l'escadrille de Défense pour la surveillance et la protection de l'aérodrome de Kaboul, et ceci, à la grande satisfaction des commandants en place. Il ne faut donc pas d'autre démonstration: le 15 Wing est bien en premier lieu et à tous les niveaux, un Wing opérationnel.....».

«.....2008 ne fut pas juste une année comme les autres pour le 15 Wing. En effet, les festivités du soixantième anniversaire sont devenues un événement exceptionnel avec comme apogée les journées portes ouvertes de mi-septembre, pendant lesquelles nous avons pu accueillir 25 à 30.000 personnes, et ceci, sans le pôle d'attraction d'un show aérien. Beaucoup d'entre vous, ici présents, ont effectivement supporté cette initiative, soit par votre engagement réel, soit par votre présence, d'où mes sincères remerciements.

L'organisation de cet événement nous permet de renouer avec une tradition du 15 Wing en matière de support de certaines œuvres sociales: le Centre National de Sclérose en Plaques ici à Melsbroek et FONAVIBEL,





Fonds voor de slachtoffers van het Belgische vliegwezen. De 60^{ste} verjaardag van onze wing leek ons echter ook de ideale gelegenheid om een derde en nieuw project te ondersteunen. De criteria die bij de keuze gehanteerd werden waren de volgende: liefst een project ten behoeve van kinderen of jonge mensen, indien mogelijk een band met de gemeente op wiens grondgebied onze eenheid zich bevindt, en een mogelijke meerwaarde voor het project vanwege de specifieke zendingen die de 15 Wing uitvoert in het buitenland. Een recent artikel in de krant over SOS Kinderdorpen en haar nieuwe ambassadrice, Kim Gevaert, tevens inwoner van Melsbroek, en een opmerkelijke interventie in het verleden van een Belgische C-130 ten voordele van SOS Kinderdorpen trokken onze aandacht.

Toen in 1991 in Somalië een volksopstand uitbrak tegen de toenmalige president Barre, leidde de daaropvolgende burgeroorlog tot totale chaos en dreigde het prille werk van SOS Kinderdorpen in Somalië totaal verloren te gaan. België bleek toen als enige land bereid om een C-130 van de 15 Wing gedurende 5 weken in te zetten om het werk van SOS Kinderdorpen in Mogadishu, hoofdstad van Somalië, te redden. Deze elementen en de quasi permanente aanwezigheid van de 15 Wing in Congo, waar Kim Gevaert een Kinderdorp in Kisangani zal patroneren, leiden uiteindelijk tot de keuze om haar project van nu af aan te steunen”.

De VZW Dakota Documentatiecentrum van de 15 Wing sloot zich aan bij het nieuwe initiatief van de 15 Wing ten voordele van SOS Kinderdorpen. De beheerraad besloot de winst op de verkoop van het nieuwe boek “Historie van de 15 Wing” van erekolonel vlieger Piet Claes aan dit humanitaire werk over te maken. In afwezigheid van de auteur, overhandigde onze voorzitter luitenant-generaal vlieger b.d. René Hoeben dan ook een cheque van 2.440 Euro aan onze olympische kampioene Kim Gevaert.

Nieuw bestuur van de “Oldtimers”

Op 29 november 2008 werden Kol b.d. Rudy Geirnaert en Kol b.d. Gilbert Desmet respectievelijk de nieuwe voorzitter en ondervoorzitter van de “Oldtimers” van de 15 Wing. Zij volgen in deze functies Gen Maj b.d. A. Laforce

le Fonds d'aide aux victimes de l'Aviation Belge. Le 60^e anniversaire de notre wing nous semblait l'occasion idéale pour soutenir un troisième et nouveau projet. Les critères que nous avons retenus pour ce choix étaient les suivants: de préférence un projet au profit d'enfants ou de jeunes personnes, si possible un lien avec la commune sur laquelle l'unité est implantée et une plus-value pour le projet lié aux missions spécifiques exécutées par le 15 Wing à l'étranger. Un récent article dans un journal au sujet de SOS Villages d'Enfants et de sa nouvelle ambassadrice, Kim Gevaert, résidant d'ailleurs à Melsbroek, et une intervention remarquable effectuée dans le passé par un C-130 belge au profit de SOS Villages d'Enfants ont attiré notre attention.

Lorsqu'une insurrection populaire éclate en Somalie en 1991 contre le président Barre alors au pouvoir, la guerre civile qui en suivit a conduit à un chaos total et le travail de base de «SOS Villages d'Enfants» en Somalie risquait d'être totalement perdu. La Belgique semblait être le seul pays prêt à engager un C-130 du 15 Wing pendant 5 semaines pour sauver le travail de SOS Villages d'Enfants à Mogadiscio, capitale de la Somalie. Ces éléments et la présence quasi permanente du 15 Wing au Congo, où Kim Gevaert va patronner un Village d'Enfants à Kisangani, ont déterminé le choix de soutenir son projet dès maintenant».

L'ASBL Centre de Documentation Dakota du 15 Wing s'est joint à cette nouvelle initiative du 15 Wing au profit de «SOS Villages d'Enfants».

Le conseil d'administration a décidé de dédier les bénéfices de la vente du nouveau livre «Historique du 15 Wing» du colonel honoraire Piet Claes à cette œuvre humanitaire. En l'absence de l'auteur, notre président, le lieutenant-général aviateur e.r. René Hoeben, a donc remis un chèque de 2.440 Euros à notre championne olympique Kim Gevaert.

Nouveau comité de gestion des “Oldtimers”

Le 29 novembre 2008, le Col e.r. Rudy Geirnaert et le Col e.r. Gilbert Desmet sont devenus respectivement le président et le vice-président des “Oldtimers” du 15 Wing. Dans ces fonctions ils succèdent au Gen Maj e.r. A. Laforce et au Lt Col e.r. Raymond Baccaert, qui se sont investis durant de nombreuses années afin de maintenir





en Lt Kol b.d. Raymond Baccaert op die zich vele jaren hebben ingezet om de contacten tussen de anciens van de 15 Wing en tussen de anciens en het huidige personeel van de wing levendig te houden en te bevorderen.

Oorlog in de Gaza: zes zwaar gekwetste Palestijnse kinderen naar België

Op 27 december 2008 begint Israël een oorlog tegen de Palestijnse Hamas in Gaza als vergelding voor het voortdurend beschieten met Qassam-raketjes van Zuid-Israël. Deze oorlog die 23 dagen duurde eindigde op 16 januari 2009 met een bestand. Ongeveer 1.350 Palestijnen, de helft vrouwen en kinderen vonden de dood.

Op 9 januari staat een C-130 op Melsbroek klaar om met medische hulpgoederen en B-FAST naar Egypte te vertrekken en van daaruit hulp te verlenen in Gaza en eventueel zwaar gekwetsten te evacueren voor verzorging in Belgische ziekenhuizen. Wegens diplomatieke problemen zou de Hercules echter nooit vertrekken.

Om 3uur in de morgen van 14 januari vertrekt de Embraer ERJ-145 EC-03 met drie piloten (de commandanten H. Bours, T. Calbert en M. Campers). Het toestel dat volledig uitgerust is voor medische evacuatie heeft als bestemming EL-Arish in Egypte. Rond 19u ladt het toestel terug in Melsbroek met aan boord zes zwaar gekwetste kinderen uit Gaza, elk met een begeleider. Deze kinderen werden via Rafah uit de belegerde Gaza-strook geëvacueerd. Vanop



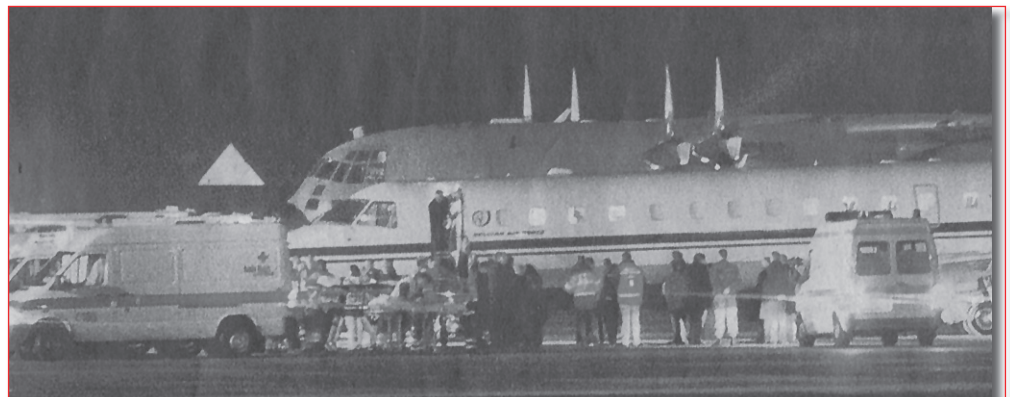
et de stimuleren des contacts entre les anciens du 15 Wing et entre ces anciens et le personnel actuel du wing.

Guerre à Gaza: six enfants palestiniens gravement blessés vers la Belgique.

Le 27 décembre 2008, l'Israël déclencha une guerre contre le Hamas palestinien à Gaza en représailles aux tirs continus de roquettes Qassam sur le sud d'Israël. Cette guerre qui a duré 23 jours, s'est terminée par un cessez-le feu le 16 janvier 2009.

Quelques 1.350 Palestiniens y ont trouvé la mort, la moitié de femmes et d'enfants.

Le 9 janvier, un C-130 est prêt à quitter Melsbroek pour l'Egypte afin d'y acheminer de l'aide médicale humanitaire



Melsbroek worden de zes kinderen overgebracht naar vijf ziekenhuizen in de Brusselse regio. Ons land is het eerste en enige land dat dergelijke hulp biedt.

Luchttransportversterking: 2.000 vlieguren met lijnvliegtuig

Op 12 december 2008 gaf de ministerraad groen licht aan de minister van Defensie om een overeenkomst

et B-FAST et à partir de là, d'apporter de l'aide à GAZA et éventuellement d'évacuer des blessés graves pour être soignés dans des hôpitaux belges. Toutefois, en raison de problèmes diplomatiques, l'Hercules ne décollera jamais.

Un Embraer ERJ-145 EC-03 avec trois pilotes (les commandants H. Bours, T. Calbert et M. Campers) décolle le 14 janvier à 3 heures du matin. L'avion qui est complètement configuré pour des évacuations médicales a comme destination El-Arish en Egypte. Vers 19 heures, l'avion est de retour à Melsbroek avec à son bord six enfants de Gaza gravement blessés, chacun avec un accompagnateur. Ces enfants ont été évacués de la Bande de Gaza assiégée via Rafah. A partir de Melsbroek, les six enfants sont transférés dans cinq hôpitaux de la Région Bruxelloise. Notre pays est le premier et le seul à offrir ce type d'aide.

Renfort en transport aérien: 2.000 heures de vol avec un avion de ligne.

Le 12 décembre 2008, le conseil des ministres a donné le feu vert au ministre de la Défense pour conclure un



te sluiten met een privépartner die vanaf volgend jaar een lijnvliegtuig van het type Airbus of Boeing wil verhuren en onderhouden. Het toestel zou 2.000 vliegreuren per jaar vliegen en bemand worden door personeel van de 15 Wing.

De nieuwe meerjarige overeenkomst omvat naast de 2.000 vliegreuren per jaar ook de diensten die nodig zijn om deze vliegreuren te genereren, zoals onderhoud, verzekeringen en de omscholing van bemanningen van de huidige A-310 naar het nieuwe toestel.

De twee militaire Airbustoestellen A-310 zijn 23 jaar oud. Ze zijn reeds 11 jaar in dienst in de 15 Wing en hebben meer dan 35.000 vliegreuren op de teller.

Oefeningen “Dassa en Herky 2009” in Benin

Van 19 januari tot 13 februari oefenden C-130 bemanningen en technisch personeel van de 15 Wing samen met een zeshonderdtal andere Belgische militairen in het Afrikaanse land Benin om hun operationele capaciteiten in Afrikaans milieu te onderhouden. De 15 Wing en het 2 Bn Cdo uit Flawinnes waren de pilooteenheden.

Zoals elk jaar maakten bemanningen, technici en andere specialisten van de 15 Wing van de vier weken op Afrikaanse bodem gebruik om allerlei opdrachten te oefenen. “We droppen colli’s en personeel, voeren stormlandingen en formatievluchten uit. Benin biedt ons trainingsmogelijkheden die je in België niet terugvindt. Hier zijn de onbewoonde gebieden immens. We kunnen vliegen en droppen op lage hoogte, zonder vrees de lokale bevolking te hinderen. Dit jaar werd het luchtruim voor de oefening uitgebreid met dat van buurland Togo” aldus commandant-vlieger Paelinck, directeur van de operaties gedurende de oefening.

Oefening “Dassa” (de naam van de Benise provincie) kende dit jaar een internationaal karakter door de deelname van militairen uit Benin, Togo, Luxemburg, Nederland, Niger en Nigeria. Deze oefening bood de gelegenheid om te oefenen voor operaties die van de Belgische Defensie ook werkelijk kunnen verwacht worden in Afrika: opvang en evacuatie van vluchtelingen en droppen van parachutisten en voedsel.

De oefening bood de C-130 bemanningen en de paras van het Peloton Luchtbevoorrading de gelegenheid om een riskante droptechniek te oefenen: de voedseldropping op zeer lage hoogte met “vlages” (very low altitude gravity extraction system). “Hierbij lossen wij de zakken op 20 meter hoogte zonder parachutes. Dit vereist een perfecte beheersing van het vliegtuig en een feilloze precisie. Bij deze droptechniek komt 16 ton voedsel verdeeld in 300 zakken in een beveiligde zone terecht. In deze landen waar honger geen onbekende is, staat elke vlages-drop synoniem voor festijn” aldus commandant P. Knuts van het Peloton Luchtbevoorrading.

Van de voorbereiding van de zendingen tot aan het onderhoud na de C-130-vluchten deed Dassa/Herky een beroep op een honderdtal mensen. Met vier vliegtuigen en acht vluchten per dag vereiste de oefening een enorme inzet van alle deelnemers.

contrat avec un partenaire privé afin de louer et d’entretenir un avion de ligne de type Airbus ou Boeing à partir de l’année prochaine. L’avion effectuerait 2.000 heures de vol par an et l’équipage serait fourni par le 15 Wing.

Le nouveau contrat pluriannuel comprend aussi, à côté des 2.000 heures de vol par an, les services nécessaires pour générer ces heures de vol, comme l’entretien, les assurances et la conversion des équipages des A-310 actuels vers le nouvel avion.

Les deux Airbus A-310 militaires sont âgés de 23 ans. Ils sont déjà en service au 15 Wing depuis 11 années et comptent plus de 35.000 heures de vol.

Les exercices “Dassa et Herky 2009” au Benin

Du 19 janvier au 13 février, des équipages C-130 et du personnel technique du 15 Wing, ensemble avec 600 autres militaires belges, se sont entraînés au Bénin, dans le but de maintenir les capacités d’opérer en milieu africain. Le 15 Wing et le 2 Bn Cdo de Flawinnes étaient les unités pilotes de ces exercices.

Comme chaque année, les équipages, techniciens et autres spécialistes du 15 Wing ont profité des quatre semaines passées en Afrique pour s’exercer aux vols tactiques de tous genres. “Nous larguons des colli’s et du personnel, réalisons des atterrissages d’assaut et des vols de formation. Le Bénin nous offre des facilités d’entraînement inégalables par rapport à la Belgique. Ici, les étendues inhabitées sont immenses. Nous pouvons voler et dropper à basse altitude sans craindre de déranger la population locale. Cet année, l’espace aérien a été étendu au pays voisin, le Togo” explique le commandant-aviateur Paelinck, directeur de l’opération lors de l’exercice.

Cette année, l’exercice “Dassa” (du nom de la province béninoise), avait un caractère international avec l’intégration des militaires du Bénin, du Togo, du Luxembourg, des Pays-Bas, du Niger et du Nigeria. L’exercice offrait l’occasion de s’entraîner pour des opérations qu’on peut espérer de la Défense belge: la récupération et l’évacuation de réfugiées et le parachutage de paras et de la nourriture.

L’exercice a donné aux équipages C-130 et aux paras du peloton Ravitaillement par air l’occasion de s’entraîner à une forme de largage particulièrement périlleuse: le “vlages” (very low altitude gravity extraction system). Les sacs sont largués à 20 mètres d’altitude sans parachutes. Le commandant P. Knuts du peloton Ravitaillement par air explique: “Cela nécessite une maîtrise parfaite de l’avion ainsi qu’une précision sans faille. Lors de largages de ce type, 16 tonnes de nourriture réparties en 300 sacs atterrissent dans une zone sécurisée. Dans ces pays, où l’on connaît la faim, chaque vlages est synonyme de festin”.

De la préparation des missions à la maintenance consécutives aux sorties des C-130, Dassa/Herky aura mobilisé une centaine de personnes. Avec quatre avions et huit vols par jours, l’exercice a réclamé beaucoup d’énergie et de compétences de la part des participants.



Minister van Defensie P. De Crem naar Afrika en de Zuidpool

Van 10 tot 18 februari bracht de Falcon DA-900 CD-01 de minister van Defensie P. De Crem en zijn gevolg achtereenvolgens naar Tsjaad (Abeche), Benin (Cotonou) en Zuid-Afrika (Kaapstad).

In Tsjaad bezocht hij de Belgische militairen die er werken in het kader van EUFOR en instaan voor het verzamelen

Le ministre de la Défense P. De Crem en Afrique et au Pôle Sud.

Du 10 au 18 février, le Falcon DA-900 CD001 a amené le ministre de la Défense P. De Crem et sa suite successivement au Tchad (Abéché), au Bénin (Cotonou) et en Afrique du Sud (Kaapstad).

Au Tchad, il s'est rendu auprès des militaires belges qui, dans un cadre européen, offrent gîte et protection aux réfugiés du Darfour (voir le Dakota news n° 43 page 25). Au Bénin, il a assisté pendant deux jours à l'exercice annuel "Herky" pendant lequel des équipages C-130 s'exercent ensemble avec des troupes béninoises.

Le 12 février, le DA-900 atterrissait à Kaapstad. De là, le ministre a poursuivi son voyage à bord d'un plus petit avion vers la base russe au Pôle Sud de Novolazarevskaja,



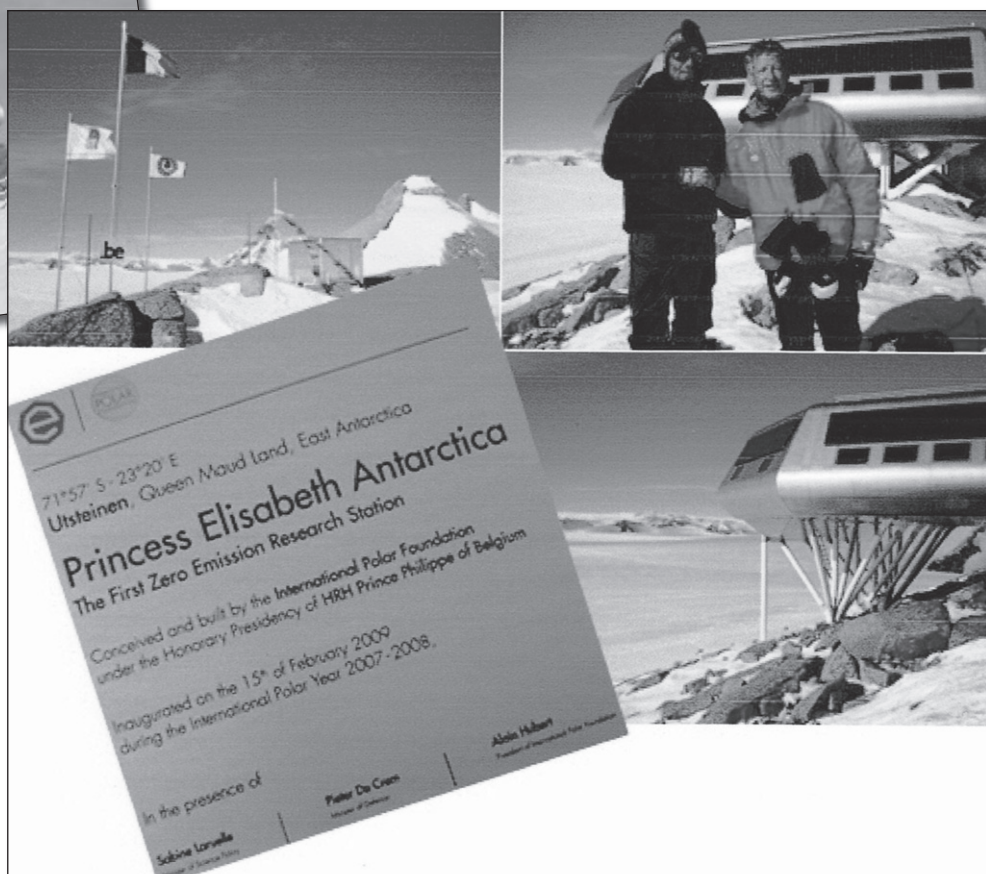
van inlichtingen en het bieden van onderdak en beveiliging aan de vluchtelingen uit Darfur (zie Dakota News nr 43 blz 25). In Benin woonde hij gedurende een tweetal dagen de oefeningen "Dassa en Herky 2009".

Op 12 februari landde de DA-900 in Kaapstad. Van daaruit vloog de minister verder met een klein vliegtuig naar de Russische zuidpoolbasis Novolazarevskaja en dan met een nog kleiner toestel naar Utsteinen, waar de nieuwe Belgische basis "Prinses Elisabeth" ligt. Minister P. De Crem woonde er de opening bij op zondag 15 februari en verbleef er enkele dagen.

Op 18 februari landde de Falcon DA-900 veilig terug op Melsbroek, na een reis van negen dagen en ongeveer 28 vlieguren. De bemanning bestond uit Kol B. Masuy, Cdt K. De Baets en 1CC B. Neuefind.

De militaire Airbus A-400M, opvolger van de C-130H, bedreigd

Volgens verschillende bronnen is de toekomst van het militair transportvliegtuig A-400M zeer onzeker. Dit Europees programma liep reeds jaren vertraging op en in december 2008 kondigde EADS (European Aeronautic Defence and Space company), het moederconcern van Airbus, een bijkomende vertraging van twee jaar aan. Door talrijke technische problemen, vooral met de ontwikkeling van de motor, werd de eerste vlucht van het prototype,



puis, avec un avion encore plus petit vers Utsteinen où est établie la nouvelle base belge «Princesse Elisabeth». Le ministre P. De Crem y a assisté à son ouverture officielle le dimanche 15 février et il y est resté quelques jours.

Le 18 février, le Falcon DA-900 CD-01 atterrissait à nouveau à Melsbroek en toute sécurité après un voyage de neuf jours et environ 28 heures de vol. L'équipage était composé comme suit: Col B. Masuy, Cdt K. De Baets en 1CC B. Neuefind.

L'avenir menacé de l'Airbus A-400M, successeur du C-130H

D'après plusieurs sources, l'avenir de l'avion de transport militaire A-400M paraît incertain. Ce



aanvankelijk gepland voor januari 2008, alweer uitgesteld. Duitsland en Engeland overwegen hun bestelling van respectievelijk 60 en 25 toestellen te annuleren indien EADS niet snel duidelijk maakt "hoe en wanneer" het de technische problemen denkt op te lossen. Dat zou het einde van het programma A-400M betekenen en de vliegtuigbouwer Airbus zou dan sommen moeten betalen die miljarden euro's belopen. Negen landen bestelden in totaal 192 toestellen voor ongeveer 20 miljard euro.

Ons land heeft zeven A-400M toestellen besteld in december 2001 om de twaalf C-130H vliegtuigen (in dienst sedert 1972-1973) te vervangen. Het eerste toestel zou in de 15 Wing, na herhaaldelijk uitstellen, geleverd worden in 2018.

C-130J



Indien het A-400M programma gestopt wordt, zal de Belgische Defensie op zoek moeten gaan naar een nieuw bestaand transportvliegtuig om vanaf 2018 de bestaande C-130's te vervangen. Mogelijke alternatieven zijn een vloot van een tiental nieuwe C-130J vliegtuigen, zoniet de uiterst gesofistikeerde C-17 Globemaster 3.

Op maandag 30 maart wenste EADS echter nog "klaarheid te scheppen bij de perscommentaren" om de markt gerust te stellen en te bevestigen dat de groep "volledig bereid blijft om de A-400M te bouwen".

programme européen a déjà un retard de plusieurs années. En plus, le EADS (European Aeronautic Defence and Space Company), la société mère de Airbus, a confirmé un retard supplémentaire de deux ans. Suite à de nombreux problèmes techniques, surtout sur le plan du développement du moteur, le premier vol du prototype, initialement prévu pour janvier 2008, a de nouveau été retardé.

L'Allemagne et la Grande-Bretagne menacent d'annuler leur commande (respectivement 60 et 25 appareils), au cas où le EADS ne confirmerait pas clairement «de quelle manière et quand» elle pense pouvoir solutionner définitivement les problèmes techniques. Ceci signifierait non seulement la fin du programme mais obligerait le constructeur Airbus à payer des sommes de plusieurs milliards d'euros. Il faut



C-17 Globemaster 3

savoir que neuf pays ont commandé au total 192 appareils pour un montant d'environ 20 milliards d'euro.

Dans le cadre du remplacement des douze Hercules C-130H (en service depuis 1972-1973) notre pays a passé en 2001 une commande de sept A-400M. Après de multiples délais, le premier appareil serait livré au 15 Wing dans le courant de 2018.

Au cas où le programme A-400M serait annulé, la Défense Belge se verrait dans l'obligation d'aller à la recherche d'un avion de transport existant dans le but de remplacer les C-130H, actuellement en service. Une alternative possible



Het elfde werkpaard CH-13 aangekomen in de 15 Wing

Op 8 april 2007 landde de C-130 Hercules N-130EV op Zaventem. Het toestel was door Sabena Technics na consultatie met Defensie aangekocht bij de Amerikaanse maatschappij Evergreen ter vervanging van de C-130 CH-02 die in de brand van 4 mei in een hangar van Sabena Technics vernield werd. In de voorbije twee jaar, werd het toestel door Sabena Technics nagezien en gemoderniseerd en opgewaarderd naar de standaarden van de andere tien C-130's van de Luchtcomponent van de Belgische Defensie. Het toestel kreeg CH-14 als registratie.

Op 20 januari 2009 werd de eerste testvlucht met de CH-14 uitgevoerd (Bemanning: T. Flamant, B. Beeckmans, W. Vangrunderbeek en W. Thomas). Na nog enkele korte bijkomende vluchten werd op 9 maart de eerste opdracht uitgevoerd: een parachutage boven Schaffen (CDS: Container Delivery System), maar nu met als registratie CH-13. Na enige polemiek over bijgeloof, was de knoop op hoog niveau doorgehakt en werd de CH-14 de CH-13!

Op 17 maart werd het vliegtuig CH-13 officieel aan Defensie

serait une flotte d'une dizaine d'avions neufs C-130J, ou quelques C-17 Globemaster 3, un avion de transport très sophistiqué.

Lundi, le 30 mars, EADS a tenu à "clarifier des commentaires dans la presse" pour rassurer le marché, en confirmant que le groupe "reste pleinement engagé à la construction de l'A-400M".



Le onzième cheval de labour, le CH-13, est arrivé au 15 Wing

Le 8 avril 2007, le C-130 Hercules N-130EV atterrissait à Zaventem. L'avion avait été acquis par Sabena Technics, après consultation avec la Défense, à la société américaine Evergreen en remplacement du C-130 CH-02 qui avait été détruit lors de l'incendie qui a ravagé un hangar de Sabena Technics le 4 mai. Durant les deux dernières années, l'avion a été révisé, modernisé et amené aux standards des dix autres C-130 de la Composante Air de la Défense Belge. L'avion a été immatriculé CH-14.

Le CH-14 a effectué son premier vol de test le 20 janvier 2009 (Equipage: T. Flamant, B. Beeckmans, W. Vangrunderbeek en W.

Thomas). Après quelques brefs vols complémentaires, la première mission a été effectuée le 9 mars et consistait en un parachutage au-dessus de Schaffen (CDS: Container Delivery System), mais cette fois avec l'immatriculation CH-13. Après quelques polémiques en matière de superstitions, le nœud a été coupé en haut lieu et le CH-14 est devenu le CH-13!



et dus aan de 15 Wing overgedragen. Bij die gelegenheid hielden de CEO van Sabena Technics C. Bernardini en minister van Defensie P. De Crem een toespraak. Daarna namen de vele genodigden plaats aan boord van de CH-13 voor de eerste officiële vlucht. "Many happy landings!"

Le 17 mars, l'avion CH-13 a été remis officiellement à la Défense et donc au 15 Wing. A cet occasion, le CEO de Sabena Technics, C. Bernardini, et le ministre de la Défense, P. De Crem, ont pris la parole, après quoi les invités ont pris place à bord du CH-13 pour le premier vol officiel. "Many happy landings!"

**Tarmac 15 Wing Air Tpt Melsbroek
Saturday 30 May 2009**

**Bike To Beach
Travel** &

TEAM
VP LAMBRECHT VDK

PRESENT:



12th

INDIAN DAY

Motorrally

"Back on the Road"

Godparents

Kim Gevaert & Peter Van Asbroeck

Traject & Pricing

Melsbroek - Oostmalle - Melsbroek

Roadbook: € 8,00

BBQ: € 13,00

Roadbook, lunch & BBQ: € 18,00

Doors open: 8:00 AM

Live music, fair, stuntteam,...

GPS routes available

All types of bikes welcome!

Address & Contact

15 Wing Air Transport

Haachtsesteenweg 138

Phone: 02-752 42 68

Mobile: 0497-55 79 18

Web: www.indianday.be

V.U.: Filip WOUTERS, Haachtsesteenweg 138 - 1820 Steenokkerzeel (Melsbroek) - +32(0)2-752 4250 - [.be](http://www.indianday.be)



RMC
CLASSICS
rmc-classics.com

**herman
VERBOVEN**
www.hermanverbovenmotoren.be

MOTOR
Wereld

ONAFHANKELIJK MAANDBLAD
**MOTOREN &
TOERISME**

**Bike To Beach
Travel** & **TEAM**
VP LAMBRECHT VDK

Deschouwer
MOTORCYCLE MEGASTORE
www.deschouwer motos.be

**MOTO &
LOISIRS**
MENSUEL
INDEPENDANT