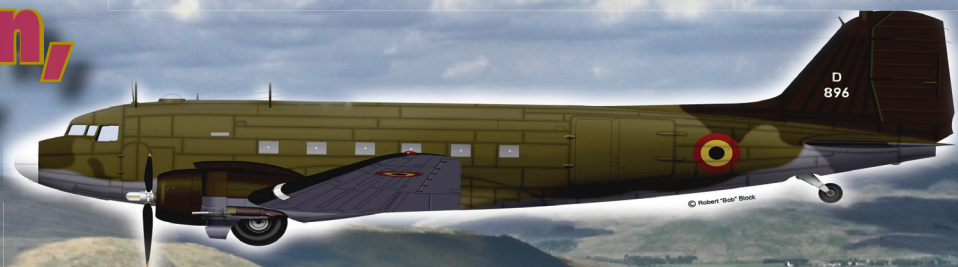




NEWS

N° 48 - September 2009
Septembre

**Carlin's Cairn,
10-4-1947**



**SOS Sahel
1973, part 4**



Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Dakota flash

Blz 7 : SOS Sahel 1973, laatste deel

Blz 14 : Een kruis in de Schotse heuvels

Blz 18 : Gedenkplaat voor Belgische bemanningen in Schotland

Blz 23 : 15Wing vandaag



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota flash

P 7 : SOS Sahel 1973, dernière partie

P 14 : Une croix dans les collines écossaises

P 18 : Une plaque commémore des équipages belges en Ecosse

P 23 : 15Wing aujourd'hui

Omslagfoto : overblijfselen van het wrak van de Dakota k-14, neergestort in de Schotse heuvels van Galloway op 10 april 1947. (foto :Paul Van Caesbroeck)
Vliegtuigprofiel : Robert "Bob" Block

En couverture : des débris du Dakota k-14, s'écrasé dans les collines écossaises de Galloway le 10 avril 1947. (photo : Paul Van Caesbroeck)
Profil d'avion : Robert "Bob" Block

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



Dit nummer is gewijd aan de slachtoffers van het eerste dodelijk ongeval in de geschiedenis van het Belgisch militair luchttransport: een Dakota DC-3 op weg naar Prestwick stort neer in de Schotse heuvels op 17 april 1947. Vijftig jaar later, in Dakota News nr 1/1997 werd een kort artikel over dit “vergeten” ongeval gepubliceerd. In 2008 trokken twee leden van de vereniging “Hangar Flying” de Schotse heuvels in om de plaats van de crash te bezoeken. Met de brokstukken die er nog altijd lagen, richtten zij een kruis op uit eerbied voor de slachtoffers. Wij zijn deze twee luchtvaart-enthousiasten dankbaar omdat wij hun artikel “Een kruis in de Schotse heuvels” en bijhorende foto’s mogen publiceren.

Op 20 augustus 2009 werd door onze VZW Dakota een gedenkplaat geschonken aan het “Dumfries & Galloway Aviation Museum”, die in aanwezigheid van een delegatie van de 15 Wing, de VZW Dakota en Hangar Flying onthuld werd in Schotland. Ook een verslag van het verloop van deze huldiging kunt u lezen in de rubriek “Geschiedenis”

Eveneens in de rubriek “Geschiedenis” vindt u het vierde en laatste deel van de humanitaire operatie “SOS Sahel” in 1973. Deze operatie werd in 1974 verder gezet op een veel kleinere schaal; misschien publiceren wij in de toekomst hierover nog een artikel.

Eind juni hadden wij, samen met het personeel van de 15 Wing, de eer de secretaris-generaal van de NAVO, Jaap de Hoop Scheffer, te mogen ontvangen in ons Dakota-centrum. Hij hield eraan het personeel van de 15 Wing persoonlijk te bedanken voor de goede uitvoering van de vele vluchten gedurende zijn ambtstermijn en toonde tevens interesse voor de geschiedenis van de wing. Over dit hoog bezoek, over de inzet van twee C-130s in Congo en de deelname aan de “Air Mobility Competition Rodeo 2009” in de USA kunt u lezen in onze de rubriek “De 15 Wing vandaag”.

Dat onze ploeg vrijwilligers niet stil zat gedurende de vakantiemaanden, leest u in de vertrouwde rubriek “Dakota Flash”. Momenteel is deze ploeg volop bezig met de voorbereiding van het Breugelfeest. Uw persoonlijke uitnodiging voor dit jaarlijks ledenfeest op vrijdag 9 oktober 2009 werd u reeds per post toegestuurd.

Gans het team vrijwilligers van de VZW DAKOTA hoopt u, uw familie en vrienden bij die gelegenheid talrijk te mogen ontmoeten.

René Hoeben
Voorzitter

Ce numéro est dédié aux victimes du premier accident mortel de l'histoire du transport aérien militaire: un DC-3 Dakota en route pour Prestwick s'écrase dans les collines écossaises le 17 avril 1947. Cinquante ans plus tard, le Dakota News N° 1/1997 publiait un petit article au sujet de cet accident «oublié».

En 2008, deux membres de l'association “Hangar Flying” partent vers les collines écossaises pour se rendre sur les lieux du crash. Avec les débris qui s'y trouvent encore, ils érigent une croix en hommage aux victimes. Nous sommes reconnaissants à ces deux enthousiastes de l'aéronautique de nous permettre de publier leur article «Une croix dans les collines écossaises» et les photographies afférentes.

Le 20 août 2009, l'ASBL Dakota a offert une plaque commémorative au «Dumfries & Galloway Aviation Museum». Elle a été inaugurée en Ecosse en présence d'une délégation du 15 Wing, de l'ASBL Dakota et du Hangar Flying. Vous trouverez aussi un rapport sur le déroulement de cet hommage dans la rubrique «Histoire».

Dans la même rubrique «Histoire», vous trouverez la quatrième et dernière partie de l'opération humanitaire «SOS Sahel» de 1973. Cette opération s'est poursuivie en 1974, à une échelle nettement moindre. Nous en publierons éventuellement encore un article plus tard.

Fin juin, ensemble avec le personnel du 15 Wing, nous avions l'honneur de pouvoir accueillir le secrétaire-général de l'OTAN, Jaap de Hoop Scheffer, dans notre centre Dakota. Il a tenu à remercier personnellement les membres du 15 Wing pour la bonne exécution des nombreux vols durant son mandat et s'est aussi intéressé à l'histoire du wing.

Dans la rubrique «Le 15 Wing aujourd'hui», vous trouverez un article relatant cette visite de haut rang mais aussi d'autres concernant la mise en œuvre de deux C-130 au Congo et la participation au

«Air Mobility Competition Rodeo 2009» aux USA.

En lisant la rubrique familière «Dakota Flash», vous vous rendez compte que notre équipe de volontaires ne s'est pas tournée les pouces pendant les mois de vacances. Cette équipe est actuellement en pleine préparation de la fête Breughélienne. Votre invitation personnelle pour cette fête annuelle de nos membres et qui aura lieu le vendredi 9 octobre 2009 vous a déjà été envoyée par la poste.

Toute l'équipe de volontaires de l'ASBL DAKOTA espère pouvoir vous y rencontrer nombreux avec votre famille et vos amis.

René Hoeben
Président





Dakota Flash

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Bezoeken en activiteiten in Dakota

In juli en augustus zijn er minder bezoeken dan gedurende de rest van het jaar, wat niet wil zeggen dat wij bij de pakken zijn blijven zitten. Oordeel zelf:

- Zoals reeds gemeld in onze vorige Dakota News,



bemanden enkele van onze vrijwilligers tijdens het weekend van 4 op 5 juli een stand op de Airshow van Koksijde. Ook de 15 Wing was er vertegenwoordigd met de C-130 CH-04 die grote belangstelling van het publiek mocht genieten.

- Woensdagnamiddag 15 juli ontvingen wij een grote delegatie van de Vereniging van Oudstrijders van Oostwinkel. Die waren natuurlijk niet allemaal even goed te been en hun bezoek aan de Mil. School die voormiddag had dan ook langer geduurd dan voorzien. Na het bezoek aan het Dakota Documentatiecentrum hadden zij nog een zwaar programma af te werken: het Legermuseum, een jeneverstokerij en als afsluiter nog een herberg voor een bruine boterham met platte kaas en het glas van de vriendschap! Ze hadden dus niet veel tijd om ons centrum te bezoeken.

Enkele deelnemers betoonden toch veel interesse voor onze tentoonstelling en verzekerden ons dat ze spoedig zouden terugkomen om alles rustig te kunnen bekijken en te genieten van ons lekker Dakota-bier.

- Op maandag 20 juli vertrokken onze voorzitter en onze hoofdredacteur naar Oostende om er de mogelijkheden te onderzoeken van een "verhuis" van de DC-3 die daar al 17 jaar aan de ketting hangt. Op 17 augustus gingen een vijftal leden van onze ploeg "Restore Boxcar" ter plaatse

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Visites et activités au Dakota

Comme toutes les années précédentes, il n'y a que peu de groupes qui nous ont visités en juillet et août. Cela ne signifie pas que nous avons baissé les bras. Jugez-en vous-même:

- Pendant le weekend du 4 au 5 juillet, nous avons occupé un stand lors de l'Airshow de Koksijde. C'était déjà mentionné dans notre Dakota News précédent. Le 15 Wing était aussi présent avec le C-130 CH-04 ouvert au public.

- L'Après-midi du mercredi 15 Juillet, nous avons reçu une importante délégation de l'Association des Vétérans de Guerre de Oostwinkel. Comme certains



avaient quelques problèmes de mobilité, la visite à l'Ecole Militaire de la matinée avait duré beaucoup plus longtemps que prévu. Après la visite au Centre de Documentation Dakota, il leur restait encore un programme lourd: le Musée de l'Armée, une distillerie de genièvre et une auberge pour clôturer cette excursion avec une tartine brune au fromage blanc et le verre de l'amitié! Il ne restait donc que très peu de temps à consacrer à notre centre.

Certains participants ont quand même montré un grand intérêt pour notre exposition et ils nous ont assuré qu'ils allaient revenir bientôt, mais dans un plus petit groupe, pour regarder tranquillement l'exposition et pour goûter notre délicieuse bière Dakota.

- Le lundi 20 juillet, notre président et notre chef rédacteur se rendaient à Ostende pour y explorer les possibilités d'un «déménagement» du DC-3 qui y est immobilisé depuis 17 années. Le 17 août, cinq membres de notre équipe «Restore Boxcar» y sont allés explorer les détails plus techniques.



de meer technische details verkennen. Deze eerste contactbezoeken verliepen erg hoopgevend en wij zullen onze leden zeker op de hoogte houden van de verdere evolutie in deze zaak.

- Op dinsdag 21 juli hadden een twaalfstal van onze effectieve leden de toelating van de minister van Defensie gekregen om als passagier in één van de vliegtuigen van de 15 Wing deel te nemen aan het luchtdéfilé ter gelegenheid van onze nationale feestdag. Mike Arren, onze jongste medewerker, en onze redacteur Axel Vermeesch brengen in ons volgend nummer een gedetailleerd verslag over hun unieke ervaring.

- Op maandag 10 augustus zette onze directeur Jos opnieuw zijn cowboyhoed op, om de meer dan veertig deelnemers op de jaarlijkse "Restore Boxcar BBQ" te vergasten. Dit jaar niet langer onder de vleugels van de C-119, maar wel op ons terras. De weergoden waren ons uiterst gunstig gezind, en gelukkig had Norbert Niels opnieuw gezorgd voor meer als genoeg "verfrissing"!

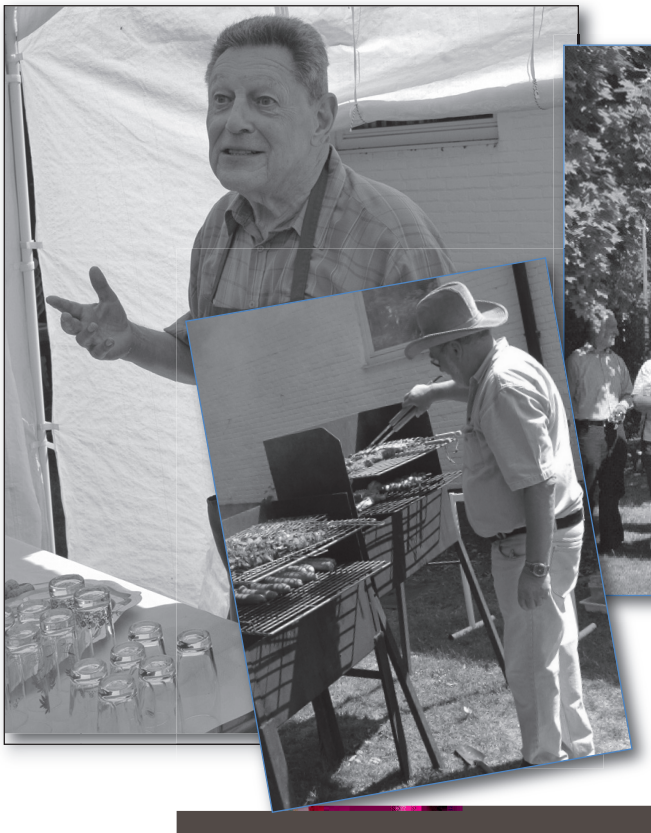


Toutes ces visites de contact ont été très encourageantes et nous vous tiendrons certainement au courant des nouveaux développements dans ce domaine.

- Le mardi 21 juillet, une douzaine de nos membres effectifs ont été autorisés par le ministre de la Défense à participer, comme passagers dans un des avions

du 15 Wing, au défilé aérien à l'occasion de notre fête nationale. Mike Arren, notre plus jeune collaborateur, et notre rédacteur Axel Vermeesch donneront dans le prochain numéro un compte rendu détaillé de leur expérience unique.

- Le lundi 10 août, notre directeur Jos Ackermans avait de nouveau mis son chapeau de cow-boy, pour régaler les plus de quarante participants au «BBQ Restore Boxcar» annuel. Cette année, il n'était plus organisé sous les ailes du C-119, mais bien sur notre propre terrasse. Les dieux de la météo nous ont vraiment gâtés et heureusement, Norbert Niels avait de nouveau prévu plus qu'assez de «rafraîchissements»!



- Le jeudi 20 août, quelques-uns de nos membres effectifs faisaient partie d'une délégation qui embarquait à bord d'un Embraer à destination de l'Écosse pour y dévoiler dans le «Dumfries & Galloway Aviation Museum» une plaque commémorant les victimes du premier crash d'un avion de transport militaire belge. Vous trouverez un article sur cette cérémonie touchante plus loin dans ce numéro.

- Op donderdag 20 augustus maakten enkele van onze effectieve leden deel uit van een delegatie die met een Embraer naar Schotland vloog om er in het "Dumfries & Galloway Aviation Museum" een gedenkplaat te onthullen voor de slachtoffers van de eerste crash van een Belgisch militair transport vliegtuig. Verder in dit nummer kunt u een artikel over deze aandoenlijke plechtigheid lezen.

À partir de septembre nous atteignons de nouveau notre vitesse de croisière, et nous organisons déjà les visites et activités suivantes:

- Dans le cadre de notre soutien aux œuvres sociales, le mercredi 9 septembre, nous remettons un chèque à l'Institut Royal d'Accueil pour le Handicap Moteur (IRAHM)



Vanaf september kwamen wij opnieuw op kruissnelheid, en vonden reeds de volgende bezoeken en activiteiten plaats: In het kader van onze steun aan sociale werken overhandigden wij op woensdag 9 september een cheque aan het "Institut Royal d'Accueil pour le Handicap Moteur" (IRAHM) te Woluwe.

Op 11 september kregen wij bezoek van de "Douane Zaventem".

Op 12 september kwamen, zoals ieder jaar, de nieuwe inwoners van Steenokkerzeel om de geschiedenis van het vliegveld Melsbroek en van de 15 Wing te leren kennen. Op 14 september bezochten de leden van "Association de Recherche Culturelle" uit Woluwe ons documentatiecentrum.



à Woluwe.

- Le 11 septembre, nous recevions la visite de la «Douane de Zaventem».

- Le 12 septembre, comme chaque année, les nouveaux habitants de Steenokkerzeel venaient pour apprendre l'histoire de l'aérodrome de Melsbroek et du 15 Wing.

- Les membres de l'«Association de Recherche Culturelle» de Woluwe nous rendaient visite le 14 septembre.

Bericht aan de leden en oud-leden van het VP van de 15 Wing

De vereniging "Old Timers 15 Wing Luchttransport" stelt zich tot doel de contacten tussen de anciens van het vliegend personeel (VP) van de 15 Wing en het huidig personeel van de Luchtcomponent en in het bijzonder van de 15 Wing te bevorderen. Ieder kaderlid van het VP van de Luchtmacht of de Luchtcomponent die ooit gediend heeft bij de 15 Wing, kan effectief lid worden van deze vereniging.

Anderzijds heeft het "Dakota Documentatiecentrum van de 15 Wing" als doel het oprichten en uitbouwen van een documentatiecentrum, om iedereen de historie van de 15 Wing Luchttransport te leren kennen, van de oprichting tot nu, en hierdoor de tradities en korpsgeest van de eenheid levendig te houden.

Beiden bestaan onafhankelijk van elkaar maar hebben door hun doelstellingen, vele raakpunten. Er zijn bijgevolg veel leden van het VP die lid zijn van beide verenigingen. Vanaf volgend jaar kunnen leden van het VP, indien ze lid zijn of wensen te worden van beide verenigingen, een gecombineerd lidmaatschap betalen van 28 euro, en zo 5 euro besparen op de afzonderlijke lidgelden.

Het gecombineerd lidgeld dient uitsluitend betaald te worden op de rekening van "Old Timers 15 Wing" AXA **751-2039574-92**.

Het blijft ook mogelijk alleen lid te zijn van de "Old Timers 15 Wing" (18 euro) of van "Dakota Documentatiecentrum" (15 euro) door betaling op de respectievelijke rekening van deze verenigingen.

Message à l'attention des membres et anciens membres du PN 15 Wing

Les «Old Timers 15 Wing Transport Aérien» sont regroupés en une association qui se donne comme objectif de promouvoir les contacts entre les anciens du personnel navigant (PN) du 15 Wing et le personnel actuel de la Force Aérienne, de la Composante Air et du 15 Wing en particulier. Toute personne, membre du cadre du personnel navigant de la Force Aérienne ou de la Composante Air, qui, à un moment ou à un autre, a servi au sein du 15 Wing, peut devenir membre effectif de l'association.

De son côté, le «Dakota Centre de Documentation du 15 Wing» a comme objectif de créer et de développer un centre de documentation pour faire connaître l'histoire du 15 Wing à tout et chacun et ce, depuis sa création à aujourd'hui et, ce faisant, d'entretenir les traditions et l'esprit de corps de l'unité.

Les deux associations sont indépendantes mais, vu leurs objectifs, présentent beaucoup de points communs et il est donc naturel que de nombreux membres

du personnel navigant se retrouvent dans les deux associations. Dès l'an prochain, les membres du PN qui sont ou souhaitent devenir membres des deux associations peuvent s'acquitter d'une **cotisation combinée** de 28 euro en épargnant ainsi 5 euro par rapport aux cotisations individuelles.

La cotisation combinée doit exclusivement être versée sur le compte suivant:

"Old Timers 15 Wing" AXA **751-2039574-92**.

Le règlement d'une cotisation unique «Old Timers» (18 euro) ou «ASBL Dakota» (15 euro) reste bien évidemment possible, mais alors sur les comptes respectifs de ces associations.





SOS Sahel 1973

4de deel - quatrième partie

Samengesteld door Axel Vermeesch

Composé par Axel Vermeesch

De zakken vallen uit de hemel

Uittreksel uit het boek «SAHEL, la vague jaune ou le Sahara sans rivage» door René Haquin. Gepubliceerd door Rossel Editon in 1973 in de verzameling «Des Temps et des Hommes».

Vertaald door René Hoeben

Het voedsel gedropt in Opper-Volta (nu Burkino Faso) door de Franse vliegtuigen was in feite geldverlies, gezien zeer weinig voedsel kon gerecupereerd worden op de grond. Dit terwijl de aankoop van het voedsel, de prijs van het vervoer tot in een Afrikaanse haven en de kost van het luchttransport tot in de ontoegankelijke gebieden, ontegensprekelijk knaagden aan de budgetten toegestaan door Frankrijk of andere internationale organisaties ten voordele van de getroffen bewoners van de Sahel. De kost van de eerste parachutages uitgevoerd door de Belgische bemanningen kwam, rekening houdende met de vervanging van de valschermen in het Regiment Paracommando, op verschillende duizenden franken per ton. Wanneer men in augustus een evaluatie begon te maken van de kostprijs van de luchtvervoerde levensmiddelen tussen Lagos en Agadez, ontdekte men dat de prijs op 50 CFA per kilo kwam. Hieraan diende men natuurlijk de aankoopprijs en de vervoerkost tot in de haven van Lagos te voegen. Op het einde van de lijn kwam de prijs per kilo sorgho, uitgedeeld aan de nomaden in de verdeelstand op de Place de la Fraternité in Agadez, op 400 CFA, dus twee dollar.

En dit terwijl Niger op hetzelfde ogenblik, in alle regio's, het landelijk deficit in graangewassen aan het herzien was: het werd nu geschat op 150.000 ton, waaraan men 10.000 ton melkpoeder, bestemd voor de nomaden, diende toe te voegen. En men voorzag reeds een zelfde tekort voor 1974. Meer dan 116.000 ton was reeds voorzien (gegeven door USAID, de EEG, de PAM, Canada, Duitsland, Frankrijk, Algerije, Ivoorkust en China) en Niger had 18.730 ton aangekocht. Op gebied van uitgevoerde leveringen was reeds 47.000 ton in Niger aangekomen en men verwachtte, in de volgende weken en maanden, nog 69.300 ton. Leveringen waren voorzien in Cotonou einde augustus, in de maand september en dit tot einde oktober.

De officier die, voor een open koffer, zijn schoenen aan het poetsen was op het ogenblik dat vuur opgemerkt werd aan boord van de C-130 op terugweg van Zinder, was commandant Furnemont. Hij was naar de Sahel gekomen om minder dure en dus efficiëntere formules van parachutage en droppen van voedsel te bestuderen. In het begin was men overhaast te werk moeten gaan. Nu was het tijd om aan kosten en baten te denken.

Les sacs tombent du ciel

Extrait du livre «SAHEL, la vague jaune ou le Sahara sans rivage» par René Haquin. Publié par Rossel Editon en 1973 dans la collection «Des Temps et des Hommes».

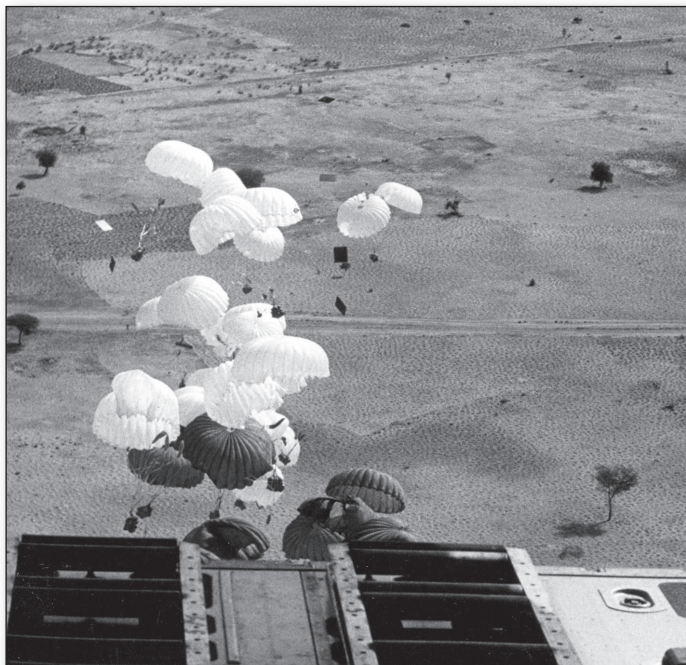
Les vivres largués en Haute-Volta par les avions français représentaient pratiquement une perte récupérable au sol que l'achat des denrées, le coût de leur acheminement jusqu'à un port africain et le coût de leur transport aérien jusqu'aux régions inaccessibles par les pistes, émergeaient de toute évidence des budgets consentis par la France ou par des organismes internationaux en faveur des populations éprouvés du Sahel. Le coût des premiers parachutages de vivres effectués par les avions belges revenait, compte tenu du remplacement des voilures au Régiment Paracommando, à plusieurs dizaines de milliers de francs belges la tonne. Lorsqu'on commença, en août, à évaluer le coût des denrées transportées par avions de Lagos à Agadez, on découvrit que le prix par kilo de sorgho rendu était de 50 francs CFA, auxquels il fallait évidemment ajouter le prix de l'achat de la denrée et celui de son acheminement jusqu'au port de Lagos. Au bout de la filière, le prix du kilo de sorgho distribué aux nomades dans les guichets de banco installés place de la Fraternité à Agadez, revenait à 400 francs CFA, soit deux dollars.

Or le Niger venait en même temps de revoir, dans toutes les régions, le déficit céréalière du pays: il était maintenant estimé à 150.000 tonnes, auxquelles il fallait ajouter 10.000 tonnes de poudre de lait destinés aux nomades. Et déjà l'on prévoyait un déficit semblable pour 1974. Plus de 116.000 tonnes avaient été prévues (données par l'USAID, la CEE, le PAM, le Canada, la RF de l'Allemagne, la France, l'Algérie, la Côte-d'Ivoire et la Chine populaire) et le Niger avait acheté 18.730 tonnes. Sur le plan des livraisons effectuées, 47.400 tonnes étaient arrivées au Niger et on attendait, dans les semaines ou les mois suivants, 69.300 tonnes. Des arrivages étaient prévus à Cotonou à la fin du mois d'août, au mois de septembre et jusqu'à la fin du mois d'octobre.

L'officier qui cirait ses chaussures devant une malle ouverte au moment où le feu était déclaré à bord du C-130 revenant de Zinder était le commandant Furnemont. Il était venu au Sahel pour étudier des formules de parachutage et de largage de vivres moins coûteuses et éventuellement plus efficaces. Il avait fallu travailler dans la précipitation, les premiers temps. Maintenant, il était temps de penser



De manuele dropping – op zijn Frans – noodzaakte een overvlucht per ton en veroorzaakte op de grond een probleem van spreiding en recuperatie. Commandant Furnemont probeerde de originele uitrusting van de cargoruimte aan te passen en te gebruiken. Men zou moeten



beschikken over houten paletten waarop de zakken stevig vastgeriemd worden. Deze paletten zouden een gewicht van maximum één ton moeten dragen. Gedeclassificeerde valschermen voor het personeel, die 15 maal goedkoper waren dan deze gebruikt in Opper-Volta, werden in België gerecupereerd. In functie van het gewicht, zou men per pallet verschillende valschermen gebruiken. Daarenboven zouden deze valschermen verpakt worden in jute zakken, in plaats van deze die standaard voorzien waren. Furnemont bedacht ook om aan boord van de nieuwe C-130's, die de Belgische Luchtmacht zopas in dienst had genomen, de riemen, gespen en ander materiaal van de zopas uit dienst genomen oude C-119's te gebruiken. Deze laatste hadden enkele maanden geleden hun laatste vlucht boven Brussel uitgevoerd en werden door de Luchtmacht, na vele jaren van trouwe dienst, afgevoerd naar de basis van Koksijde. Voor de dropping werd een Amerikaanse methode aangepast in functie van het hergebruik van het oude C-119 en ander materiaal.

Parachutages werden uitgevoerd boven Gorom-Gorom, Tinakoff, Markoye, Sebba et Baraboule, en Opper-Volta (bemanning: J. Gits, L. Declerck, J-M. Boulanger, Claeys et Herssens). De tonnen voedsel, vastgemaakt op de paletten, werden tegengehouden door riemen en kettingen. Achteraan werd er op de laatste riem een ring met een mes geplaatst, die verbonden was aan een kleine windas. Wanneer het vliegtuig boven de dropping zone aankwam, werd de cargodeur geopend, de paletten naar achteren geduwd, de flaps gezet en het motorvermogen opgevoerd. Hierdoor kwam de neus naar boven en werd de lading nog alleen tegengehouden door de laatste riemen. Op het juiste ogenblik werd de elektrische windas geactiveerd,

aux économies.

Le largage manuel – à la française – nécessitait un passage de l'appareil à chaque tonne larguée et posait, au sol, un problème de dispersion et de récupération. Le commandant Furnemont chercha donc le moyen de travailler sur l'équipement de soute d'origine de l'appareil. Il était nécessaire de disposer de palettes de bois sur lesquels les sacs seraient étroitement sanglés. Ces palettes devaient supporter une charge maximale d'une tonne. Des parachutes à plusieurs voileures, proportionnels à la charge, furent récupérés dans les stocks belges de parachutes «humains» en fin de vie qui coûtaient environ 15 fois moins cher que les premières voileures utilisées en Haute-Volta. En outre, ces parachutes seraient repliés non plus dans des sacs de saut mais dans des sacs de toile de jute. Furnemont imagina également d'utiliser, à bord des nouveaux C-130 que la Force aérienne belge venait



de recevoir, les sangleries, les boucleries et d'autres matériaux de largage ayant appartenu à la dotation des vieux C-119 qui avaient exécuté leur dernier vol au-dessus de Bruxelles quelques mois plus tôt, et que la Force aérienne avait remisés, après de nombreuses années de bons et loyaux services, sur sa petite base de Coxyde. On adapta une méthode américaine de largage, que l'on modifia en fonction de la réutilisation du matériel des C-119 et de l'utilisation d'autres moyens.

Des parachutages furent effectués au-dessus de Gorom-Gorom, Tinakoff, Markoye, Sebba et Baraboule, en Haute-Volta (équipage: J. Gits, L. Declerck, J-M. Boulanger, Claeys et Herssens). Les tonnes d'aliments disposées



sur les palettes étaient retenues vers l'avant de la soute par des sangles et des chaînes. A l'arrière, une sangle munie d'un anneau aiguisé était reliée au treuil de rentrée. Lorsque l'avion arrivait au-dessus de l'aire de parachutage, les palettes étaient poussés vers l'arrière, la rampe s'ouvrait, le pilote abaissait les flaps, faisait monter le régime des moteurs et le «trans-sahel-express» - ainsi les équipes de largage avaient-elles baptisé cette succession de palettes garni de sacs et montés sur les rouleaux de soute de l'appareil - disparaissait au moment où, l'appareil se cabrant, le treuil électrique exerçait une pression brusque sur la sangle de retenue au bout de laquelle l'anneau coupant libérait le chargement. Des observateurs, au sol, constatèrent que les 98 colis parachutés avaient atterri avec une dispersion de 100 à 150

metres. Un record!

het mes sneed de laatste riem door en de «trans-sahel-express», zoals de reeks paletten genoemd werd, rolde in daverende vaart naar buiten. De waarnemers op de grond stelden vast dat de 98 gedropte pakken geland waren met een spreiding van 100 à 150 meter. Een record!

Het volgende probleem bestond erin de zakken op zeer lage hoogte te droppen zonder parachute, en zo de kosten nog meer te drukken. De Duitsers voerden reeds gelijkaardige droppings uit met hun Transall, maar dat gebeurde met de hand, pak per pak, en op een tiental voeten boven de grond. De verliezen op de grond bedroegen 10 tot 15 percent. Testen werden door de Belgen uitgevoerd op verschillende hoogten en met de zakken op verscheidene manieren verpakt. De besluiten waren dat droppings zonder parachute best op 60 voet boven de grond uitgevoerd werden met de zakken verpakt in drie jute zakken. Het was USAID dat de meeste zakken aankocht in Ghana. Het waren vrijwilligers van het Peace Corps die de zakken stikten met naaimachines overgevlogen uit België. Een dropping werd uitgevoerd te Gorom-Gorom: 16 ton werd zo gedropt in één passage. De zakken, die over de grond rolden aan 300 km per uur, waren verspreid over ongeveer 250 meter. Geen enkele van de 320 zakken had zijn inhoud van sorgo verloren en slechts bij 21 van hen waren binnenste zakken opengebarsten. Het vliegtuig naderde in een landingsconfiguratie en aan lage snelheid, bracht de neus enkele seconden naar boven, de tijd om zijn honderden "eieren" te leggen...



Ondertussen hadden de Duitsers nog een andere techniek uitgeprobeerd. Ze dropten paletten waarop 20 zakken vastgesjord bleven tot ze op de grond terecht kwamen. Maar men stelde vast dat ze bij impact explodeerden onder de druk. Het systeem op punt gesteld door de Belgen voorzag dat de zakken loskwamen van de palet en zich verspreidden alvorens in contact te komen met de grond. De Belgische bemanningen werden hiervoor vereerd met het bezoek van Chinezen uit Formosa, van Amerikanen en van Canadezen. Regeringsleden uit Opper-Volta namen zelfs

metres. Un record!

Le problème suivant consistait à dropper les sacs au raz du sol, sans parachutes, afin d'abaisser encore le coût des opérations. Les Allemands effectuaient des tels largages, à bord de leurs Transall, mais il s'agissait encore de largages manuels, colis par colis, à 60 pieds du sol. Les pertes au sol étaient de dix à quinze pour cent. Des essais furent tentés par les belges à différentes hauteurs avec des ensachages conditionnés de diverses façons. On tira les conclusions: les meilleures conditions de droppage sans parachute étaient une altitude de soixante pieds et un emballage fait de trois sacs de jute. C'est l'USAID qui acheta la plupart des sacs au Ghana. Des volontaires du Peace Corps conditionnèrent ces colis et piquèrent les coutures, avec des machines à coudre apportées de Belgique. Un largage avait été effectué avec succès à Gorom-Gorom: seize tonnes avaient ainsi été déposées en un seul passage. Les sacs, en roulant sur le sol à une vitesse de plus de 300 km/h, s'étaient dispersés sur 250 mètres environ. Pas un seul des 320 sacs n'avait répandu son contenu de sorgo et 21 seulement s'étaient déchirés à l'intérieur des trois emballages de jute. L'avion approchait en configuration d'atterrissage à vitesse réduite, adoptait une position cambrée pendant plusieurs secondes, le temps de «pondre» ses centaines "d'oeufs" ...

Les Allemands avaient entretemps essayé d'autres techniques. Ils larguaient des palettes sur lesquelles vingt sacs restaient sanglés jusqu'à l'atterrissage au sol, mais on constatait qu'au moment du choc, la couche inférieure éclatait sous la pression. Le système mis au point par les parachutistes belges prévoyait le déconditionnement du plateau à la sortie de l'avion et le dispersement des sacs avant leur entrée en contact avec le sol. Les équipages belges eurent droit ainsi à la visite de Chinois de Formose, d'Américains et de Canadiens venus étudier ce système. Des membres du gouvernement de Haute-Volta prirent même un jour place à bord du C-130 et assistèrent à un «free drop» sur le nord du pays.



plaats aan boord van een C-130 om een "free drop" boven het noorden van het land mee te maken.



Op 14 augustus werd deze Belgische techniek, uitgetest in Opper-Volta, voor het eerst gebruikt in Niger. Een C-130 (bemanning: G. Demeyer, J. Deplae, C. Hayt, J. Vervecken en Lefevre) steeg op te Niamey om acht uur in de morgen, voor een dropping op Crip-Crip nabij Timia in het massief van de Aïr. Op dezelfde plaats waar op 30 juni vele Europeanen de langste zonne-eclips van deze eeuw geobserveerd hadden. Vanuit Niamey ging het richting Tahoua en Agadez. Van daaruit ging het noordwaarts richting het zwarte massief van de Aïr. De navigator had wat moeite zich te oriënteren tussen al deze rotsen en vulkanische pieken die de brede gele valleien, soms doorgroefd door een piste, scheidde. Plots zag hij op de grond een dunne streep blauwe rook; het signaal. Het vliegtuig zwenkte op zijn vleugel, verloor hoogte en snelheid. Bij de rookpluim kon men nu duidelijk drie vrachtwagens en een tiental silhouetten zien.

Vijf seconden voor het doel begon de copiloot af te tellen: «five, four, three, two, one». De flight engineer selecteerde 20° flaps. Het vliegtuig versnelde. Op "one", klonk de stem van de copiloot in de intercom: "green on and bail on". De loadmaster drukte de knop in die de elektrische lier start.



Men duwde de vracht, op de rollen, naar achter in het toestel, en opnieuw verliet de «transahel-express» de laadruimte en verdween naar achter in een wolk van stof. Op het ogenblik dat de lading het vliegtuig

Le 14 août, cette technique belge, testée en Haute-Volta, serait utilisé pour la première fois au Niger. Un C-130 (équipage: G. Demeyer, J. Deplae, C. Hayt, J. Vervecken en Lefebvre) décolla à huit heures de Niamey pour un largage sur Crip-Crip, près de Timia, dans le massif de l'Aïr, là-même où le 30 juin de nombreux Européens avaient observé l'éclipse solaire la plus longue du siècle. De Niamey, l'avion se dirigea vers Tahoua et Agadez. De là, il effectua un virage vers le nord, vers le massif noir de l'Aïr. La chaleur dépassait 40° dans la soute. Le navigateur eut quelque peine à se repérer au milieu de ces éboulis, de ces pics volcaniques que séparaient de larges vallées



jaunes parfois rayées par une piste. Soudain il aperçut au sol un mince filet de fumée bleue, le signal. L'avion vira sur l'aile, perdit de l'altitude encore et de la vitesse. Près du filet de fumée, on voyait maintenant, avec netteté, trois camions et une dizaine de silhouettes.

Cinq secondes avant le passage, le co-pilote entamait le compte à rebours: «five, four, three, two, one». Le flight engineer avait réduit les flaps à 20%. L'appareil avait accéléré. A «one», la voix du co-pilote résonna dans l'interphone: «green on and bail on». L'avion changea d'assiette, le nez se relevant légèrement. Le loadmaster enclencha le treuil électrique, enfonçant un bouton. On poussa la charge vers l'arrière de l'appareil, sur les rouleaux de plancher puis, une fois encore, le «transahel-express» quitta la soute, se perdant à l'arrière dans un nuage de poussière. Au moment du changement d'assiette, l'avion, déjà très près du sol, avait tendance à s'enfoncer davantage. Le pilote le retenait par une légère



verliet had het vliegtuig de neiging nog meer te zakken. Met een lichte druk op de stuurkolom werd dit door de piloot opgevangen. Men overvloog voor een tweede maal de dropping zone en men zag met voldoening dat alle zakken goed terecht waren gekomen en dit met een aanvaardbare spreiding.

Andere droppings van voedsel zouden nog gebeuren in Niger. Onder andere in de streken van Bilma, Diffa en enkele geïsoleerde dorpen ten noorden van Niamey, aan de grens met Mali.

In verhouding tot de mogelijkheden van de verschillende landen, had België gedurende vier maanden de grootste inspanning in Niger gedaan. De Hercules C-130 van de 15 Wing hadden meer dan 200 ton levensmiddelen en materiaal van Melsbroek naar Niamey vervoerd. In de Sahel landen hadden deze toestellen meer dan 1800 ton voedsel vervoerd, voor een totaal van 300 opdrachten en 770 vlucht uren. En dit ten koste van uitzonderlijke vermoeidheid voor de bemanningen, die meestal 10 tot 12 uur per dag in de weer waren. Deze prestaties hadden kunnen verlicht worden indien men voor ieder vliegtuig beschikt had over twee bemanningen per toestel, of zelfs drie zoals het geval was met de Canadese toestellen.

De Sahelziekte (Gazet van Antwerpen van 18 september 1973)

“Sahelziekte grijpt om zich heen bij Belgische militairen”. De Belgische militaire hulp aan de Sahellanden is wellicht de meest effectieve die op touw wordt gezet. Wat onze Luchtmacht doet is zo indrukwekkend dat de meeste buitenlandse kranten er hulde aan brengen. In het bedreigde gebied worden door ons land drie operaties gelijktijdig uitgevoerd: luchttransport, parachutageopdrachten en vervoer over land. Zo vertrok op 1 juli een kolomme vrachtwagens naar de Sahel met 41 man en 600 ton voedsel. De vraag dient echter gesteld of de militairen die naar deze landen moeten wel degelijk medisch in orde zijn en ter plaatse niet aan te zware prestaties worden onderworpen. Er werd ons verzekerd dat zij alle nodige injecties en vaccinaties kregen. Maar dit lost het probleem niet op. Gaandeweg immers, komen bij de militairen van de 15 Wing Luchttransport en bij de para's meer ziekteverschijnselen voor. Verschillende piloten en ander luchtmachtpersoneel zijn uit de Sahellanden ziek (sommigen ernstig) teruggekomen. Onlangs werden nog enkele luchtmachtmilitairen dringend naar Melsbroek teruggevlogen. Tal van beroepsvrijwilligers van de Luchtmacht zijn oververmoeid, anderen vertonen tekenen van algehele verzwakking. En nog anderen komen naar huis met typische tropische ziekteverschijnselen. De Belgische militaire hulp aan de Sahel-landen mag natuurlijk niet onderbroken worden, maar er is reden tot enige bezorgdheid. Het euvel zou door een betere aflossing allicht kunnen ondervangen worden.



pression sur le stick. Et l'on effectuait un deuxième passage au-dessus de l'aire de largage, pour la satisfaction de voir que tous les sacs étaient arrivés à bon port, sans trop de dispersion.

D'autres largages de vivres auraient lieu par la suite au Niger. Notamment dans les régions de Bilma, Diffa, et dans certains villages isolés au nord de Niamey, sur la frontière malienne.

Proportionnellement aux dimensions des pays, la Belgique avait fourni, pendant quatre mois, l'aide la plus importante au Niger. Les Hercules C-130 du 15 Wing avaient transporté plus de 200 tonnes de vivres et de matériel de Melsbroek à Niamey et ces appareils avaient déplacé à l'intérieur des pays du Sahel plus de 1800 tonnes de vivres,

totalisant près de 300 missions et 770 heures de vols. Ceci, au prix de fatigues souvent exceptionnelles pour le séquipages qui, la plupart du temps, avaient fourni des prestations quotidiennes de 10 à 12 heures, prestations qui auraient été allégées si chaque avion avait disposé de deux, voire de trois équipages, comme l'étaient les appareils canadiens par exemple.

La maladie du Sahel (Gazet van Antwerpen du 18 septembre 1974)

“La maladie du Sahel se développe parmi les militaires belges”. L'aide militaire belge aux pays du Sahel est sans conteste la plus efficace de toutes celles mises sur pied. Les prestations de notre Force Aérienne sont tellement impressionnantes que la plus part des médias étrangers en font les éloges. Dans la zone menacée, notre pays mène trois opérations de front: du transport aérien, des missions de parachutage et du transport terrestre. C'est ainsi que partit le 1 juillet une colonne de camions avec 41 hommes à bord pour transporter 600 tonnes de vivres vers le Sahel. On peut se poser la question de savoir si nos militaires qui se rendent vers ces pays sont bien médicalement en ordre et si sur place ils ne sont pas soumis à des prestations trop lourdes. Il nous a été certifié qu'ils avaient tous reçu les vaccinations nécessaires. Mais cela ne résout pas le problème. En effet, le temps passant, plusieurs symptômes de maladies apparaissent chez les militaires du 15 Wing et chez les paras. Plusieurs pilotes et autres membres du personnel Force Aérienne sont revenus malades (certains gravement) des pays du Sahel. Dernièrement, quelques militaires de la Force Aérienne ont dû être rapatriés d'urgence à Melsbroek par avion. Un bon nombre de volontaires de carrière de la Force Aérienne sont éreintés, d'autres montrent des signes de faiblesses généralisés. D'autres encore rentrent chez eux avec des signes visibles de maladies tropicales. L'aide humanitaire belge aux pays du Sahel ne peut naturellement pas être interrompue mais il y a quelques motifs de s'inquiéter. Le problème pourrait probablement être résolu par le biais d'une meilleure rotation du personnel.



Bilan "SOS Sahel" 1973

Tussen 22 mei en 28 september opereerden 20 C-130 Hercules toestellen telkens voor een periode van twee weken. Zestien vliegtuigen deden enkel voedseltransport tussen de West-Afrikaanse havensteden en het binnenland, en in het binnenland zelf, de vier andere C-130's deden enkel voedseldroppings. Er werden 1.250 vliegreuren gepresteerd, 4.200 ton voedsel vervoerd en 500 ton voedsel gedropt, en 1.400 mensen vervoerd. De militaire colonne van de Landmacht met 15 MAN-vrachtwagens en 62 man personeel, vervoerde 2.400 ton voedsel, 3.000 mensen en legde 70.000 kilometer af. Ook de Zeemacht nam deel aan de operatie SOS Sahel. In oktober voer het steunship "Zinnia" naar Abidjan, een haven in Ivoorkust. Tussen 13 en 16 oktober ontladde het schip 200 ton levensmiddelen, geneesmiddelen, dekens en kledij ingezameld door het personeel van de Zeemacht.

Bedankingen

In juli 1973 wordt een delegatie van vijf man van de 15 Wing en een tiental man van de Landmacht ontvangen in de tuin van de ambassade van Niger te Brussel. Aan het hoofd van de delegatie stonden majoor R. Hoeben en majoor Verstraeten. Na een korte bedanking door de ambassadeur kregen zij het ereteken "Verdienste voor Niger" met het driekleurig lint oranje, wit en groen.

Als de Nigerese president België bezoekt in september 1973, worden alle Belgische militairen die aan de operatie "SOS Sahel" in Niger meewerkten uitgenodigd op de

a m b a s s a d e
van Niger
met volgende
uitnodiging: "Le
Président de la
République du
Niger et Madame
Diori Hamani
vous prient de
bien vouloir
rehausser de
votre présence
la réception
qu'ils donnent
dans les salons
du Cercle
Royale Gaulois,
5 rue de la Loi

à Bruxelles, le lundi 17 septembre 1973 à 18 heures, en honneur de tous les amis belges qui ont contribué à la lutte contre la sécheresse au Niger".

Zes maanden later, in april 1974, pleegt het leger van Niger een staatsgreep. President Diori Hamani wordt gevangen gezet terwijl zijn echtgenote in de coup gedood wordt. Hamani wordt ervan beschuldigd in het land gedurende 15 jaar een bewind gevoerd te hebben van egoïsme, onrechtvaardigheid, onverschilligheid en corruptie. Voortaan zou het land geregeerd worden door de "Conseil Militaire Suprême" onder leiding van luitenant-kolonel Kountché, stafchef van het leger.

Le bilan "SOS Sahel" 1973

Entre le 22 mai et le 28 septembre, 20 appareils Hercules C-130 ont été mis en oeuvre pour une période de deux semaines. Seize appareils ne s'occupèrent que du transport de nourriture entre les villes portuaires de l'Afrique de l'Ouest et les villes intérieures, et à l'intérieur même, les quatre autres C-130s s'occupèrent exclusivement de parachutage de nourriture. Il y eut 1250 heures de vol prestées, 4.200 tonnes de nourritures aéroportées, 500 tonnes d'aliments parachutés, et 1.400 personnes transportées. La colonne militaire longue de 15 camions MAN et forte de 62 personnes a transporté 2.400 tonnes de nourritures, 3.000 personnes et a parcouru 70.000 kilomètres. La Marine a aussi participé à l'opération "SOS Sahel" avec le navire de soutien "Zinia" qui en octobre prit la mer pour Abidjan en Côte d'Ivoire. Dans ce port, du 13 au 18 octobre, le "Zinia" déchargea 200 tonnes de vivres, de médicaments de couvertures et de vêtements rassemblés par le personnel de la Force Navale.

Remerciements

Au mois de juillet 1973, une délégation de cinq hommes du 15 Wing et d'une dizaine d'hommes de la Force Terrestre était reçue dans le jardin de l'ambassade du Niger à Bruxelles. Les majors R. Hoeben et Verstraeten étaient les chefs de cette délégation. Après quelques mots de remerciements de l'ambassadeur, ces militaires belges reçoivent la médaille "Mérite du Niger" avec le ruban tricolore orange, blanc et vert.



Lorsque le président du Niger visite la Belgique au mois de septembre 1973, tous les militaires qui avaient participé à l'opération «SOS Sahel» au Niger ont été conviés à l'ambassade avec l'invitation suivante: "Le Président de la République du Niger et Madame Diori Hamani vous prient de bien vouloir rehausser

de votre présence la réception qu'ils donnent dans les salons du Cercle Royal Gaulois, 5 rue de la Loi à Bruxelles, le lundi 17 septembre 1973 à 18 heures, en honneur de tous les amis belges qui ont contribué à la lutte contre la sécheresse au Niger".

Six mois plus tard, en avril 1974, lors du coup d'état de l'armée du Niger, le président Diori Hamani est fait prisonnier alors que son épouse est tuée pendant le coup. Hamani est accusé d'avoir dirigé le pays pendant 15 années sous un régime d'égoïsme, d'injustice, d'indifférence et de corruption. Le pays sera désormais géré par le "Conseil Militaire Suprême" sous la direction de lieutenant-colonel Kountché, chef d'état-major de l'armée.

Een kruis in de Schotse heuvels

Une croix dans les collines écossaises

Dodelijk ongeval met DC-3 van de 169 Wing in april 1947

Tekst: Frans Van Humbeek
Foto's: Paul Van Caesbroeck

Accident mortel avec un DC-3 du 169^{ème} Wing en avril 1947

Texte: Frans Van Humbeek Photos: Paul Van Caesbroeck
Traduction de Jacques de Brouwer

20 Mei 2008: Galloway Forest Park

Vanop de Schotse luchthaven van Prestwick is het anderhalf uur rijden naar Dundee, een dorpje met houten huizen gebouwd voor houtvesters. Vanaf daar verlaten we de verharde wegen. Ons doel is een 808 meter hoge heuvel "Carlin's Cairn" in de "Rhinns of Kells". We hopen er de resten terug te vinden

van de op 10 april 1947 neergestorte DC-3 D896 van de 169 Wing/366 Smaldeel van de Belgische Luchtmacht.

Vandaag zijn de weergoden ons gunstig gezind, maar op die fatale donderdag in april 1947 vocht de driekoppige bemanning van de Dakota D896 tevergeefs tegen het barre weer en de ruwe natuur. kapitein Roger Loyen (piloot), adjudant André Dierickx (navigator) en adjudant Felix Curtis (boordradio) waren op weg van Evere naar Prestwick met een bemanning Oxford aan boord. kapitein Olivier Lejeune, adjudant Michel Cardon en adjudant André Rodrique zouden een Oxford-toestel terugvliegen naar Evere. De K-14 zou terugkeren naar Evere met de bemanningen van twee andere Dakota's die ook een DC-3 naar Prestwick gevlogen hadden voor een groot onderhoud bij de firma Scottish Aviation.

10 April 1947: Evere – Prestwick

In Evere hadden kapitein Loyen en de gezagvoerders van de twee andere Dakota's (Debêche en Henry) een correcte briefing ontvangen voor het vertrek. Er werd gewaarschuwd voor het slechte weer. Ten zuiden van Prestwick hing de wolkenbasis op 2.000 voet. De meteorologen voorspelden lichte regen en verminderende zichtbaarheid. Een warm front met nog een lagere wolkenbasis van 1.200 voet naderde Prestwick vanuit het

20 mai 2008: Galloway Forest Park

En partant de l'aérodrome de Prestwick, il nous faut rouler une heure et demie pour atteindre Dundee, un petit village avec des maisons en bois construites pour des Forrestiers. De là, il nous faut quitter les chemins empierrés pour atteindre notre but, la haute colline «Carlin's Cairn» de

880 m, nichée dans les "Rhinns of Kells". Nous espérons y trouver les restes du DC-3 D896 du 169 Wing/366 Escadrille de la Force Aérienne Belge qui s'y est écrasé le 10 avril 1947.

Si aujourd'hui les dieux de la météo nous sont favorables, lors du fatal jeudi d'avril 47 l'équipage de trois hommes du Dakota D896 se battait en vain contre le mauvais temps et la nature hostile.

Le capitaine Roger



Loyen (pilote), l'adjudant André Dierickx (navigateur) et l'adjudant Felix Curtis (radio de bord) étaient partis d'Evere pour Prestwick pour y conduire le capitaine Olivier Lejeune, l'adjudant Michel Cardon et l'adjudant Rodrique qui devaient ramener un appareil Oxford à Evere. Notre K-14 (D896) avait pour mission de ramener à Evere deux autres équipages de Dakota qui avaient amené leurs DC-3 à Prestwick afin de leur faire subir une grande inspection auprès de la firme Scottish Aviation.

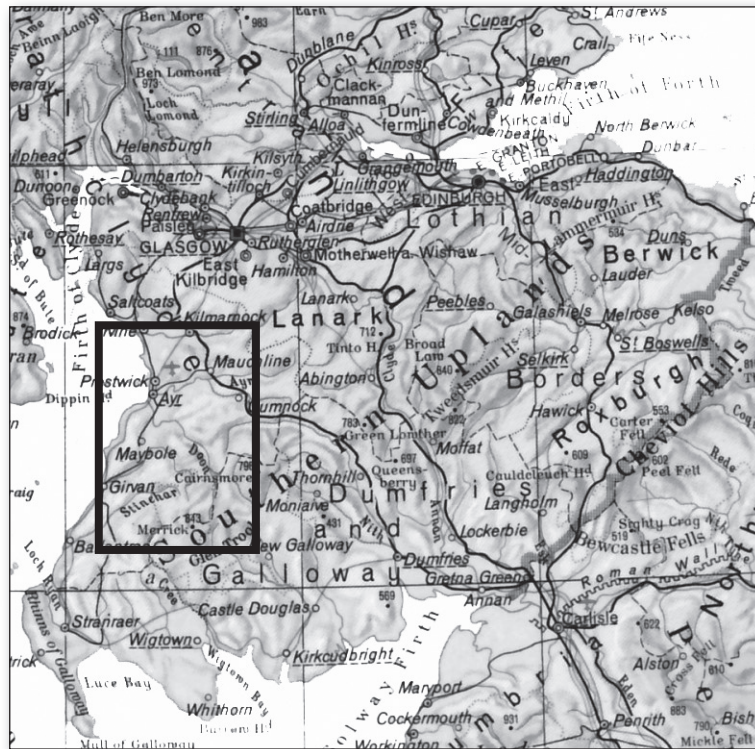
10 avril 1947: Evere – Prestwick

A Evere, le capitaine Loyen et les deux autres commandants de bord des deux Dakota's (Henry et Debêche) avaient reçu avant de partir un briefing en bonne et due forme. Ils avaient été avertis de la présence du mauvais temps. Au Sud de Prestwick, la base des nuages était à 2000 pieds. La météo prévoyait une légère pluie et une visibilité décroissante. Un front chaud, associé



noordwesten. Omwille van die lage bewolking werd dan ook een aanvliegeroute boven zee aanbevolen. Debêche zou om 14u20 lokale tijd in Prestwick kunnen landen met Dakota D413. Henry landde met de Dakota D590 niet op Prestwick, maar op het vliegveld van het havenstadje Silloth.

Het eerste radiocontact tussen de Dakota D896 van kapitein Loyen en de controletoren van Prestwick gebeurde om 13u44, een geschatte aankomsttijd om 14u50 werd doorgegeven door de bemanning. Om 13u54 bevond het toestel zich 32 km ten oosten van de geplande route in de omgeving van Blackpool en de bemanning rapporteerde een vlieghoogte van 2.500 voet. Prestwick-control gaf de piloot de opdracht te klimmen tot 4.500 voet. De piloot bevestigde de ontvangst van deze instructie om 14u02. Even later meldde hij een nieuwe geschatte aankomsttijd van 14u35, vijftien minuten vroeger dan de eerder gemelde tijd. Als Prestwick-control om 14u20 opnieuw de vlieghoogte vroeg, gaf de bemanning 2.000 voet door. Twee minuten later verwittigde Prestwick de piloot van het gevaar van de hoge heuveltoppen en vroeg hem opnieuw te stijgen naar 4.500 voet, indien hij niet op zicht kan vliegen. De bemanning beantwoordde dit laatste bericht niet meer.



à une couche de nuage encore plus basse de 1200 pieds approchait Prestwick par le Nord-Ouest. Etant donné ces nuages bas, une approche par la mer fut conseillée. Debêche parvient à atterrir à Prestwick à 14h20 avec le Dakota D413. Par contre Henry ne sut pas atterrir à Prestwick mais bien sur l'aérodrome de la ville portuaire de Silloth.

Le premier contact radio entre le Dakota D896 du capitaine Loyen et la tour de contrôle eut lieu à 13h44 et une estimée d'arrivée de 14h50. fut donnée par l'équipage. A ce moment, l'avion se trouvait à 32 km à l'Est de la route prévue dans les environs de Blackpool avec une altitude rapportée par l'équipage de 2500 pieds. Prestwick Control donna comme instruction au pilote de monter à 4500 pieds. Le pilote confirma la réception de ce message à 14h02. Quelques instants plus tard, il annonçait une nouvelle estimée d'arrivée de 14h35 soit 15 minutes plus tôt que l'estimée précédente. Lorsqu'à 14h20 Prestwick Control demanda à nouveau l'altitude de vol, la réponse fut 2000 pieds. Deux minutes plus tard, Prestwick prévient l'équipage du danger de voler à cette altitude étant donné la présence des hautes collines et il demanda à nouveau de monter à 4500 pieds au cas ou il n'était pas possible de voler à vue. L'équipage ne confirma jamais ce dernier message.





Het vervroegen van de geschatte aankomsttijd geeft aan dat de piloot waarschijnlijk besliste om een kortere route over land te nemen in plaats van de geplande aanvliegeroute boven zee. Vermoedelijk poogde kapitein Loyen om de valleien te volgen dwars door de heuvelrug "Rhinn's of Kells" en op zicht onder de wolkenbasis te vliegen. Die route had hij eerder al eens gevolgd. John Carruthers, die in de afgelegen "Forrest Lodge" woonde, zag het vliegtuig enkele ogenblikken voor de crash onder het wolkendek vliegen. Om 14u31, na een plotse verhoging van het motorregime hoorde hij een explosie. Vermoedelijk heeft kapitein Loyen pas op het allerlaatste ogenblik de dodelijke helling gezien en volstond het maximum klimvermogen van de Dakota niet om over de 808 meter hoge "Clarins Cairn" te geraken. De Dakota raakte de helling aan de oostzijde van de berg, op ongeveer 100 meter van de top.

Het zoeken

John Carruthers en zijn broer vertrokken vanuit hun afgelegen woning in de heuvels naar de plaats van het ongeval. Na een voettocht van 11 km door weer en wind vonden zij de wrakstukken en de zes levenloze lichamen. Terug in hun "Forrest Lodge" brachten zij de politie op de hoogte van de crash. Die avond moest een eerste reddingsploeg van politie en vrijwilligers onverrichter zake terugkeren. 's Anderendaags bereikte een RAF reddingsteam en de politie de plaats van het ongeval. Met een Amerikaanse legerjeep werden de lichamen geborgen ineentijdelijk mortuarium in de "Old hall" van Carsphairn. Daar zijn gezagvoerders Debêche en Henry de lichamen gaan identificeren. Zij schreven een eerste verslag over het ongeval op drie menukaarten meegenomen uit de "Terminal Mess" van Prestwick die de basis waren voor het uiteindelijk verslag. In april 1947 werd het onderzoek gehinderd door het slechte weer en door de steile helling. Er werden geen bewijzen gevonden van technische mankementen, alhoewel de Belgische pers zich naderhand de vraag stelde of er geen probleem was met het kompas van het vliegtuig

Op maandagmorgen 14 april werd in de kapel van "Prestwick Airport" een eredienst gehouden ter nagedachtenis van de zes slachtoffers. Alle zes hadden zij gedurende de oorlog dienst gedaan in de RAF. Dezelfde dag werden zij met een Dakota overgebracht naar Evere waar zij opgebaard werden in een loods. Hoofdaalmoezenier Boone, bijgestaan door de aalmoezeniers Manderfeld, Willich en Brullez, ging voor in de plechtige afscheidsdienst op 15 april 1947.

L'annonce d'une arrivée plus précoce donne à penser que le pilote a opté pour une route plus courte par la terre au lieu d'utiliser l'approche planifiée par la mer. On présume que le capitaine Loyen a essayé de suivre les vallées à travers la dorsale "Rhinn's of Kells" en volant à vue sous la couche de nuages. Il avait déjà suivi cette route auparavant. John Carruthers, qui habite dans le «Forrest Lodge» une habitation isolée, a vu passer l'appareil sous la couche de nuages quelques instants avant le crash. A 14h31, après une soudaine hausse des régimes moteurs, il entendit une explosion. Vraisemblablement, le capitaine Loyen a vu au tout dernier instant la colline mortelle et la puissance maximale des moteurs du Dakota n'a pas suffi pour permettre de passer au dessus des 808 mètres de hauteur du "Clarins Cairn". Le Dakota s'encadra dans la côte est de la colline à environ 100m du sommet.

Les recherches

John Carruthers et son frère partirent de leur maison isolée dans les collines vers le lieu de l'accident. Après une marche à pied de 11 km dans la pluie et le vent, ils trouvèrent la carcasse de l'avion et les six corps sans vie. Rentrés au «Forrest Lodge» ils avertirent la police du crash. Ce soir là, une première équipe de sauveteurs de la police et de volontaires a du rebrousser chemin sans succès. Le lendemain une équipe de la RAF et de la police parvient au lieu du crash. Avec l'aide d'une jeep de l'armée Américaine, les corps purent être transportés vers un mortuaire provisoire dans le «Old Hall du village de Carsphairn.

C'est là que les Commandants de bord Debêche et Henry ont pu aller identifier les corps. Ils écrivirent le premier rapport d'accident sur trois cartes de menu emportées du «Terminal Mess» de Prestwick Airport. Il fut à la base du rapport final. En avril 1947, l'enquête fut gênée par le mauvais temps et par la partie escarpée du terrain. Aucune preuve de défaillance technique ne fut trouvée bien que par



après la presse belge se posa la question de savoir s'il n'y avait pas eu un problème du côté du compas de l'avion.

Le lundi matin 14 avril 47, une cérémonie d'hommage en souvenir des six victimes fut organisée dans la chapelle de Prestwick Airport. Tous les six avaient servi durant la guerre dans la RAF. Le même jour ils furent rapatriés par un Dakota à Evere où les cercueils furent exposés sur des tréteaux dans un hangar. L'aumônier Principal Boone, assisté par les aumôniers Manderfeld, Willich et Brullez présida la cérémonie solennelle d'adieu qui eut lieu le 15 avril 1947



De bemanning en passagiers van de K-14

Roger Loyen (Luik 2 juli 1916)

In 1935 werd hij toegelaten tot de Koninklijke Militaire School. Na enkele jaren dienst bij de Ardeense Jagers stapte hij over naar de Militaire Luchtvaart. Via Lissabon kwam hij op 11 maart 1942 in Engeland terecht waar hij dienst nam in de RAF. Hij vloog o.a. Bij het Transport Command/511 Sqn op Avro York. In 1947 was hij bevelhebber van de pas opgerichte "Transport Conversion Course" in Evere. Hij werd begraven op de begraafplaats van Robermont nabij Luik.

André Dierickx (Schaarbeek 6 december 1920)

Ontvluchtte België in april 1942 en bracht acht maanden door in een interneringskamp in Spanje. Van daar uit bereikte hij Engeland waar hij op 13 december 1943 ingelijfd werd bij de RAF en opgeleid werd tot navigator.

Felix Curtis (Namen 30 oktober 1924)

Verbleef reeds in Engeland bij het uitbreken van de oorlog. Nam in 1942, op de leeftijd van 18 jaar, dienst bij de RAF waar hij boordschutter en radio-operator werd.

Olivier Lejeune (Ukkel 8 juni 1917)

Vervoegde het Belgisch leger in 1939. Bereikte Engeland op 23 juni 1940 en werd reeds ingelijfd bij de RAF op 1 juli. Hij nam deel als piloot aan de "Battle of Britain" en vloog in Syrië, Malta en Griekenland. Hij is begraven op het kerkhof in de Stuiverstraat van Oostende.

André Rodrique (Namen 20 januari 1923)

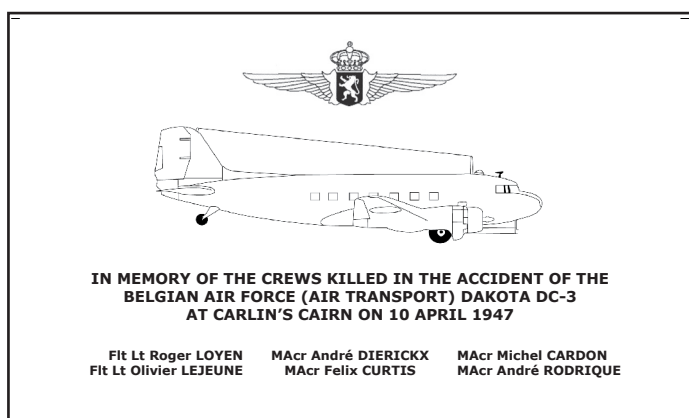
Was bij het uitbreken van de oorlog leerling-officier op het schoolschip Mercator. Met dit schip vertrok hij naar Belgisch Congo waar hij dienst nam in de "Force Publique". Op 29 januari 1941 stapte hij over naar de South African Air Force waar hij piloot werd. Vanuit Zuid-Afrika bereikte hij Engeland en vervoegde de RAF op 5 november 1943. Hij werd begraven op het kerkhof van Chapois, een gehucht van Leignon nabij Ciney.

Michel Cardon (Brussel 1 september 1923)

Hij ontvluchtte België in 1942. Zoals André Dierickx bracht ook hij maanden door in een interneringskamp in Spanje. Via de Congolese "Force Publique" kwam hij op 11 november 1944 aan in Engeland. In de RAF werd hij gevormd tot navigator op bommenwerper.

Legende bij de foto's

1. Frans Van Humbeek en David Reid op de "crash site".
2. De "crash site" op 11 april 1947.
3. Herinnering aan de crash in het Dumfries & Galloway Aviation Museum.



L'équipage et les passagers du K-14

Roger Loyen (Liège 2 juillet 1916)

En 1935, il entra à l'Ecole Royale Militaire. Après quelques années de services auprès des Chasseurs Ardennais, il fit mutation pour l'Aviation Militaire. Via Lisbonne il rejoignit le 11 mars 1942 l'Angleterre où il s'engagea dans la RAF. Il vola entre autres dans le «Transport Command /511 Sqn sur Avro York. En 1947, il commandait le «Transport Conversion Course» qui venait d'être créée à Evere. Il fut enterré dans le cimetière de Robermont près de Liège.

André Dierickx (Schaarbeek 6 décembre 1920)

Il s'enfuit de Belgique en avril 1942 et passa huit mois dans des camps d'internement en Espagne. De là, il rejoignit l'Angleterre où le 13 décembre 43 il fut incorporé dans la RAF et formé comme navigateur.

Felix Curtis (Namur 30 octobre 1924)

Il habitait déjà l'Angleterre lors de la déclaration de guerre. En 1942 à l'âge de 18 ans, il s'engagea à la RAF où il devient mitrailleur de bord et opérateur radio.

Olivier Lejeune (Uccle 8 juin 1917)

Il rejoignit l'Armée belge en 1939, arriva en Angleterre le 23 juin 1940 et incorporé déjà dans la RAF le 1 juillet. Il participa comme pilote à la «Bataille d'Angleterre» et vola en Syrie, Malte et la Grèce. Il est enterré au cimetière d'Ostende dans la Stuiverstraat.

André Rodrique (Namur 20 janvier 1923)

Lorsque la guerre éclata, il était élève-officier sur le navire école Mercator.

A bord de ce bateau, il partit pour le Congo Belge où il s'engagea dans la «Force Publique»

Le 29 janvier 1941, il fit mutation vers la South African Air Force où il devint pilote.

De l'Afrique du Sud il gagna l'Angleterre et la RAF le 5 novembre 1945. Il fut enterré au cimetière de Chapois une bourgade de Leignon près de Ciney.

Michel Cardon (Bruxelles 1 septembre 1923)

Il s'enfuit de Belgique en 1942. Tout comme André Dierickx, il séjourna également de longs mois dans des camps d'internement en Espagne. C'est par le biais de la «Force Publique» congolaise qu'il arriva finalement 11 novembre 44 en Angleterre. Dans la RAF, il reçut une formation de navigateur sur bombardiers.

Légende des photos

1. Frans Van Humbeek et David Reid sur le "crash site".
2. Le "crash site" le 11 avril 1947.
3. Souvenir au crash dans le "Dumfries & Galloway Aviation Museum".

De gedenkplaat die op 20 augustus onthuld werd in het "Dumfries & Galloway Aviation Museum" (zie volgende bladzijde e.v.)

La plaque commémorative dévoilée le 20 aout dans le "Dumfries & Galloway Aviation Museum" (voir pages suivantes)



Gedenkplaat voor Belgische bemanningen in Schotland

Door F. Van Humbeek en A. Vermeesch

Nauwe samenwerking over de grenzen

Na het eerste bezoek in mei 2008 aan de crashplaats van de K-14, groeide het idee om in samenwerking met Comopsair, 15 Wing, "Hangar Flying", het "Dumfries & Galloway Aviation Museum" en het Dakota Documentatiecentrum een huldebetoon te organiseren. Vanwege de ontoegankelijkheid van de crashplaats werd de idee geopperd om een gedenkplaat op te hangen in het luchtvaartmuseum van Dumfries, een vroeger RAF-vliegveld met een beschermd torengebouw.

Het project kreeg de steun van minister van Defensie P. De Crem en van de bevelhebber van de 15 Wing kolonel B. Flamang, luitenant-generaal b.d. R. Hoeben, voorzitter van het Dakota Documentatiecentrum zorgde voor de coördinatie en realisatie van het project in overleg met alle betrokkenen.

Opstijgen in Melsbroek

Op 20 augustus 2009 om 9 uur vertrok vlucht BAF667 van Melsbroek naar Glasgow-Prestwick International Airport. Aan boord van de Embraer ERJ-145 CE-04 (bemanning: Kapt P. Gielis, Lt Kol P. Mollet en 1SC F. Van de Velde) bevond zich een 41-koppige delegatie bestaande uit personeel van de 15 Wing, enkele leden van "Hangar Flying" en effectieve leden van het Dakota Documentatiecentrum. Allen waren zeer vereerd dat ook eregast luitenant-generaal b.d. A. Debèche aan boord was. Hij was op 10 april 1947 commandant van een van de drie Dakota's die naar Schotland vlogen. Gedurende de vlucht kreeg iedereen een brochure die was samengesteld door het team van Dakota News. Het verhaal van de dramatische vlucht in 1947 werd er kort in samengevat, geïllustreerd met kaarten en foto's.

Op het vliegveld van Prestwick werd de delegatie verwelkomd door David Reid, directeur van het "Dumfries & Galloway Aviation Museum" en uitgenodigd over te stappen in de bus voor een rit van bijna twee uur naar Dumfries.

Busrit door de heuvels

Tijdens onze rit door de "Galloway Hills" vertelde David hoe

Une plaque commémore des équipages belges en Ecosse

Par F. Van Humbeek et A. Vermeesch

Traductions de J. Ackermans, C. Waterkeyn, J. de Brouwer et G. Desmet.

Une «collaboration sans frontières» effective

Après une première visite au lieu de l'accident du K-14 en mai 2008, l'idée a mûri d'y organiser un hommage en collaboration avec COMOPSAIR, le 15 Wing, «Hangar Flying», le «Dumfries & Galloway Aviation Museum» et le Centre de Documentation Dakota. En raison de l'inaccessibilité du lieu de l'accident, il a été suggéré de dévoiler une plaque dans le musée aérien de Dumfries, un ancien aérodrome de la RAF avec une tour de contrôle protégée.

Ce projet a reçu le soutien du ministre de la Défense P. De Crem et du commandant du 15 Wing, le colonel B. Flamang. Le général e.r. R. Hoeben, président du Centre de Documentation Dakota en a assuré la coordination et la réalisation de concert avec tous les intéressés.

Décollage à Melsbroek

Le 20 août 2009, à 9 heures, le vol BAF667 de Melsbroek à Glasgow-Prestwick International Airport décolla. A bord de l'Embraer ERJ-145 CE-04 (avec comme équipage le capitaine P. Gielis, le lieutenant-colonel P. Mollet et le



1SC F. Van de Velde) il y avait une délégation de 41 personnes, composée de personnel du 15 Wing, de quelques membres du «Hangar Flying» et des membres effectifs du Centre de Documentation Dakota. Tous se sentaient honorés par la présence de l'invité d'honneur, le lieutenant général e.r. A. Debèche. Le 10 avril, 1947, il était aux commandes d'un des trois Dakota volant vers l'Ecosse.

Après le décollage, tous les participants ont reçus une brochure, compilée par l'équipe du «Dakota News». L'histoire du vol dramatique de 1947

y était brièvement résumée, illustrée de cartes et de photographies.

A Prestwick Airport, la délégation a été accueillie par David Reid, directeur du «Dumfries & Galloway Aviation Museum» et invité à monter dans le bus pour un trajet de près de deux heures vers Dumfries.

Trajet en bus à travers les collines

Pendant la traversée des «Galloway Hills», David nous



dodelijk deze streek wel is. We stopten even om de heuvels te bekijken waarin de K-14 aan zijn eind was gekomen. In de Tweede Wereldoorlog werden hier ongeveer 500 ongevallen geregistreerd. Daarvan gingen slechts een vijftal toestellen verloren omwille van luchtgevechten. Ver van het front lagen hier een tiental vliegvelden die vooral gebruikt werden voor de operationele training van nieuwe bemanningen. De nieuwelingen kwamen uit landen waar ze nog in vrij goede meteorologische omstandigheden konden vliegen zoals Canada, Australië en Zuid-Afrika. Hier in de Schotse heuvels hadden ze vanaf de eerste dag te kampen met het bar klimaat en het ruwe landschap.

Dat het klimaat hier niet mee zat was ons al opgevallen. Bij ons vertrek in Melsbroek was het 25°C en kurkdroog, hier bij aankomst amper 15°C met soms striemende regen. Nabij het vliegveld moest onze bus zelfs een omleiding volgen vanwege een lokale overstroming. David gaf zijn gasten van het continent af en toe wat Schotse geschiedenisles. Over de Schotse clans vertelde hij: "Als we buiten Schotland geen vijanden vonden om tegen te strijden, dan hadden we nog altijd de verschillende clans om een robbetje mee te vechten".

Onthaal

Op donderdag 20 augustus 2009 werd de Belgische delegatie in Dumfries opgewacht door de medewerkers van het "Dumfries & Galloway Aviation Museum" en door verschillende personaliteiten waaronder Provost (burgemeester) Jack Groom, Member of Parliament Russell Brown, Member of the Scottish Parliament Dr. Elaine Murray, District Councillors, Community Councillors en Reverend Andrew McKenzie. De staf van het museum had zijn uiterste best gedaan om de ontvangst piekfijn te laten verlopen. Na een welkomstwoord

door David Reid spraken R.Hoeben en A. Debêche het gezelschap van Dumfries en de Belgische delegatie toe.

Toespraak door luitenant-generaal vlieger b.d. René Hoeben

Geachte Dames en heren,

Ik zou alle aanwezigen hartelijk willen bedanken om de uitnodiging te hebben aanvaard hier vandaag aanwezig te zijn op deze, in mijn ogen, zeer speciale gelegenheid.

Ons bezoek houdt verband met een tragisch vliegtuigongeval dat zich voordeed in 1947, juist over 62 jaar geleden. Het vliegtuig was een DC-3 van de 169 Wing (nu 15 Wing) van de toen pas opgerichte Belgische Luchtmacht. Op die bewuste 10^{de} april 1947, in slechte weersomstandigheden rond 14u30, stortte de K-14 neer op de heuvel Carlin's Cairn, niet ver hier vandaan. De drie bemanningsleden, en de meegereisde Oxford-bemanning van drie, kwamen allen om in het ongeval.

De verslagen van dit eerste dodelijk ongeval met een Belgische

explique combien cette région est traître et mortelle. Nous nous arrêtons un instant pour découvrir la colline où le K-14 s'est écrasé. Pendant la seconde guerre mondiale, on a enregistré environ 500 accidents dans cette région. De ce total, seulement cinq appareils ont été perdus dans des combats aériens. Dans cette région, loin du front, étaient implantés une dizaine d'aéroports, servant principalement à la formation avancée des nouveaux équipages. Ces nouvelles recrues arrivaient de pays où ils pouvaient encore voler dans des conditions météorologiques relativement favorables, comme le Canada, l'Australie et l'Afrique du Sud. Ici par contre, dans ces collines écossaises, ils devaient, dès le premier jour, faire face à un climat rude et à un paysage très accidenté.

Nous avons déjà remarqué que les conditions météorologiques n'y étaient pas très favorables: on avait quitté Melsbroek par temps sec et 25 °C, pour arriver ici sous une pluie torrentielle et une température de 15 °C! Près de l'aéroport, notre bus a même dû faire un détour en raison d'inondations locales. Pendant le trajet en bus, David a donné à ses hôtes continentaux quelques leçons d'histoire écossaise. A propos des clans écossais, il nous dit: «Si, en dehors de l'Ecosse, nous ne trouvons pas des ennemis à combattre, il nous restaient toujours ces différents clans comme adversaires potentiels!».

L'Accueil

La délégation belge fut accueillie à Dumfries par les collaborateurs du "Dumfries & Galloway Aviation Museum" et par plusieurs personnalités parmi lesquels le Provost (bourgemestre) Jack Groom, Member of Parliament Russell Brown, Member of the Scottish Parliament Dr. Elaine Murray, District Councillors, Community Councillors en Reverend Andrew McKenzie. La direction du musée avait mis les petits plats dans les grands pour que cet accueil se fasse le mieux possible. Après un

mot de bienvenue de David Reid, R. Hoeben et A. Debêche s'adressèrent aux délégations de Dumfries et de Belgique

Allocution du lieutenant général aviateur e.r. René Hoeben

Mesdames et Messieurs,

Je tiens à remercier chaleureusement toutes les personnes ici présentes d'avoir accepté l'invitation à assister aujourd'hui à ce qui, à mes yeux, pourrait être qualifié d'occasion très particulière.

Notre visite se rattache au tragique accident d'avion qui s'est produit en 1947, il y a juste 62 ans. L'appareil était un DC-3 du 169 Wing (actuellement le 15 Wing) de la toute fraîche Force Aérienne belge. Ce 10 avril 1947, par des conditions météorologiques exécrables, aux alentours de 14 heures, le K-14 s'écrasait dans les collines de Carlin's Cairn, pas très loin d'ici. Les trois membres de l'équipage ainsi que l'équipage d'un Oxford également au nombre de trois qui les accompagnait, perdirent tous la vie dans l'accident.



DC-3 liggen diep begraven in de archieven van ons Dakota documentatiecentrum. Het ongeval en de slachtoffers leven slechts in de herinnering van enkele familieleden en collega's uit de vroege periode van de Belgische Luchtmacht.

En dit zou nog steeds het geval zijn indien twee luchtvaartfanaten, Frans Van Humbeek en Paul Van Caesbroeck van "Hangar Flying", niet naar Schotland getrokken waren om de plaats van het ongeval te lokaliseren en te bezoeken. In mei 2008, met David Reid als uitstekende gids, slaagden ze in hun opzet. Toen Frans terug in Brussel was schreef hij niet alleen een ontroerend artikel in hun "Hangar Flying Nieuwsbrief", maar kwam mij ook opzoeken in ons Dakota centrum in Melsbroek. Hij vertelde mij hoezeer hij onder de indruk geweest was toen hij, omringd door overblijvende wrakstukken, neerkeek in de vallei welke het vliegtuig volgde op die fatale dag. Hij sprak me eveneens over het Dumfries & Galloway Aviation Museum waar o.a. enkele brokstukken van de verongelukte DC-3 tentoongesteld zijn ter herinnering aan het tragisch gebeuren van 1947. Dit was niet bekend noch bij ons noch bij de militaire autoriteiten.



We waren van oordeel dat we het hierbij niet konden laten en dat we onze dankbaarheid, om de herinnering aan onze overleden kameraden levendig te houden, dienden te tonen aan David en alle betrokkenen van het museum. Met de volledige steun van kolonel vlieger B. Flamang, bevelhebber van de 15 Wing, de waardevolle medewerking van Frans en Paul van "Hangar Flying" en in nauwe samenwerking met David begonnen we een reis naar Schotland voor te bereiden. We wensten naar hier te komen om David Reid en het museum een herdenkingsplaat van het fataal ongeval van 1947 te overhandigen. En we wensten te komen met een delegatie van de 15 Wing en vertegenwoordigers van Dakota en "Hangar Flying" om hulde te brengen aan, niet alleen de zes verongelukte bemanningsleden, maar door hen aan alle Belgische en "Royal Air Force" bemanningsleden die hun leven opofferden in dienst van hun vaderland.

Ik zou allen die dit mogelijk gemaakt hebben hartelijk willen danken. David Reid, Frans Van Humbeek en meer speciaal kolonel Flamang, de militaire autoriteiten en de minister van Defensie voor het ter beschikking stellen van een militair vliegtuig.

Alvorens de herdenkingsplaat te overhandigen zou ik een zeer speciale gast willen voorstellen. Op die bewuste 10 april 1947 maakte de verongelukte DC-3 deel uit van een groep van drie Dakota's op weg van Brussel naar Prestwick. De tweede DC-3 werd bestuurd door kapitein Henry en werd afgeleid naar Siloth. Het eerste vliegtuig werd eveneens geconfronteerd met slecht weer en lage wolken, maar slaagde er in te landen in Prestwick. Dat vliegtuig werd bestuurd door de 28-jarige kapitein Albert Debêche. Beide kapiteins schreven het eerste ongevallenverslag en identificeerden de slachtoffers. Beiden bouwden een glansrijke loopbaan op en beiden werden uiteindelijk Stafchef van de Belgische Luchtmacht. Ik ben gelukkig dat hij aanvaard heeft ons te begeleiden en zeer vereerd u generaal vlieger A. Debêche voor te stellen.

Toespraak door luitenant-generaal vlieger b.d. Albert Debêche

Geachte Dames en Heren,

We zijn hier vandaag samen gekomen om hulde te brengen aan zes vrienden die hun leven verloren in "Carlin's Cairn" op 10 april 1947.

Ik zal me altijd de ongerustheid herinneren die we voelden, mijn

Les rapports de ce premier accident mortel avec un DC-3 belge se retrouvent profondément enterrés dans les archives de notre Centre de Documentation Dakota. L'accident et ses victimes étaient encore seulement présents dans les mémoires de quelques membres des familles et des collègues issus de la genèse de la Force Aérienne belge.

Et cela aurait toujours été le cas si deux fanatiques de l'aviation, Frans Van Humbeek et Paul Van Caesbroeck du "Hangar Flying", n'étaient pas parti en Ecosse afin de localiser l'endroit de l'accident et de le visiter. Au cours du mois de mai 2008, accompagné par l'excellent guide David Reid, ils réussissaient leur projet. Dès son retour à Bruxelles, Frans n'écrivit pas seulement un article émouvant dans leur "Hangar Flying Nieuwsbrief", mais vint également me rendre visite dans notre centre Dakota de Melsbroek. Il me raconta combien il fut impressionné alors qu'il regardait la vallée que l'appareil avait empruntée en ce jour funeste, entouré de débris de carcasse qui subsistaient encore. Il me parla également du «Dumfries & Galloway Aviation Museum» où sont entre autres exposés quelques fragments du crash du DC-3 en souvenir des tragiques événements de 1947. Les autorités militaires et nous ignorions totalement ce fait.

Nous étions d'avis que nous ne pouvions pas laisser les choses en cet état et que nous devons faire part de notre gratitude à David et tous les gens concernés du musée afin d'entretenir la flamme du souvenir de nos camarades disparus. Nous avons alors entamé la préparation d'un voyage en Ecosse, aidé du soutien inconditionnel du colonel aviateur B. Flamang, chef de corps du 15 Wing, et de la précieuse assistance de Frans et de Paul du "Hangar Flying", le tout en étroite collaboration avec David.

Nous souhaitions venir ici pour remettre à David Reid et au musée une plaque commémorative de l'accident fatal de 1947. Et nous souhaitions venir accompagné d'une délégation du 15 Wing et de représentants du Dakota et du "Hangar Flying" afin de rendre hommage non seulement aux six membres d'équipage victimes de l'accident mais aussi par eux, à tous les membres d'équipage de la Force Aérienne belge et de la "Royal Air Force" qui ont perdu la vie au service de leur patrie.

Je voudrais remercier chaleureusement tous ceux qui ont rendu ceci possible. David Reid, Frans Van Humbeek et plus spécialement le colonel Flamang, les autorités militaires et le ministre de la Défense pour la mise à disposition d'un avion.

Avant de remettre la plaque commémorative, je souhaiterais vous présenter un invité tout à fait particulier. En ce 10 avril 1947, le DC-3 qui s'est écrasé faisait partie d'une formation de trois Dakota qui au départ de Bruxelles faisaient route vers Prestwick. Le deuxième DC-3 était piloté par le capitaine Henry et fut dévié vers Siloth. Le premier avion fut également confronté au mauvais temps et aux nuages bas mais parvint à atterrir à Prestwick. Cet appareil était piloté par un jeune capitaine de 28 ans, Albert Debêche. Les deux capitaines ont écrit le premier rapport d'accident et ont identifié les victimes. Tous deux poursuivirent une brillante carrière et finirent comme chef d'état major à la Force Aérienne belge. Je suis heureux qu'il ait accepté de nous accompagner et je suis très honoré de vous présenter le général aviateur A. Debêche.

Allocution du lieutenant général aviateur e.r. Albert Debêche

Mesdames et Messieurs,

Nous sommes venus ici aujourd'hui pour rendre hommage aux six amis qui ont perdu la vie à «Carlin's Cairn» le 10 avril 1947.

Je me souviendrai toujours de l'inquiétude qui s'était emparée de mon équipage et moi alors que nous attendions à Prestwick des nouvelles de Roger Loyer et de son équipage, convaincu que l'issue serait tragique.



bemanning en ik, toen we in Prestwick wachtten op nieuws van Roger Loyen en zijn bemanning, overtuigd dat het droevig zou zijn.

We zijn zeer ontroerd dat, na zestig jaar, de herinnering aan onze vrienden nog steeds leeft in deze hoek van Schotland. Onze dank gaat naar de heer David Reid voor de opmerkelijke realisatie in het museum. Het geeft ons de gelegenheid om gedurende enkele uren onze gedachten te laten uitgaan naar de vliegeniers die ons verlaten hebben tijdens het uitoefenen van hun plicht.

Onze vrienden maakten deel uit van de jonge mensen die gedurende de oorlog ontsnapten uit België met de hoop Engeland te bereiken. Niets kon hen tegenhouden. Koppig als ze waren trotseerden ze de alom aanwezige bezetter, trokken ze over de Pyreneeën naar Spanje waar sommigen in het concentratiekamp van Miranda terecht kwamen. Maar uiteindelijk slaagden ze in hun opzet en boden hun persoonlijke diensten aan de strijdkrachten van Groot-Brittannië. The "Royal Air Force" en de "South African Air Force" openden grootmoedig hun rangen voor deze vrijwilligers om te dienen waar de plicht hen zou roepen. In 1946 werden ze de ruggengraat van de nieuwe Belgische Luchtmacht. Roger Loyen, zijn bemanning en zijn passagiers, waren leden van de opkomende 15 Wing Luchttransport. Hun herinnering blijft in onze harten en we zijn ontroerd deze herdenking met u te delen.

Mijnheer David Reid, ik dank u van ganser harte voor de medewerking om dit bezoek en deze plechtigheid aan het "Dumfries & Galloway Aviation Museum" te organiseren. Het was voor mij een grote eer te kunnen spreken over zes verloren vrienden en hen in deze plaats van herinneringen te mogen eren. De plechtigheid en inhuulding vandaag zal voor ons allen een blijvende en kostbare herinnering zijn. Dank U.

Onthulling gedenkplaat

Na de toespraken onthulde A. Debèche de mooie gedenkplaat voor zijn omgekomen collega's door de vaandel van de Luchtmacht van de plaat te verwijderen. Reverend Andrew McKenzie herdacht de bemanningsleden in een gebed, daarna volgde een minuut stilte en een hulde door een doedelzakspeler. De gedenkplaat kreeg een voorlopige plaats op debenedenverdieping van het beschermde torengebouw.

R. Hoeben bracht een boodschap over van de zuster van Adjt André Rodrique. Ze was tien jaar toen haar broer het leven verloor. Ze kon onmogelijk meereizen naar Dumfries. Toen de plaat in Dumfries werd onthuld ging ze naar de begraafplaats

in Chapois-Leignon en ze brandde er een kaars ter nagedachtenis van haar geliefde broer.

Bij de lunch

Na de plechtigheid in het luchtvaartmuseum werd het gezelschap een uitstekend lunch-buffet aangeboden in de "Manor Country House Hotel", geen saai en hypermodern zakenhotel maar een charmant Schots etablissement. Gedurende de lunch schonk kolonel B. Flamang het

Nous sommes très émus qu'après soixante ans le souvenir de nos amis vit encore dans ce coin de l'Ecosse. Nos remerciements s'adressent à monsieur David Reid pour la réalisation remarquable dans le musée. Ceci nous donne l'occasion de laisser quelques heures s'échapper nos pensées vers les aviateurs qui nous ont quitté durant l'accomplissement de leur devoir.

Nos amis ont fait partie de ces jeunes gens qui se sont échappés de Belgique durant la seconde guerre mondiale dans l'espoir de rejoindre l'Angleterre. Rien ne pouvait les retenir. Obstinés comme ils l'étaient, ils bravèrent l'occupant omniprésent, franchirent les Pyrénées pour rejoindre l'Espagne où certains aboutiront dans les camps de concentration de Miranda. Mais finalement, ils réussirent leur projet et offrirent leur service personnel aux forces armées de Grande-Bretagne.

La "Royal Air Force" et la "South African Air Force" ouvrirent généreusement leurs rangs afin que ces volontaires puissent servir là où le devoir les appelait. En 1946, c'est eux qui formèrent la colonne vertébrale de la toute nouvelle Force Aérienne belge. Roger Loyen, son équipage et ses passagers furent membres du futur 15 Wing de Transport Aérien en devenir. Leur souvenir reste en nos cœurs et nous sommes émus de partager avec vous cette commémoration.

Monsieur David Reid, je vous remercie du fond du cœur pour votre collaboration dans l'organisation de cette visite et de cette cérémonie au «Dumfries & Galloway Aviation Museum». Ce fut pour moi un grand honneur de pouvoir parler des six amis disparus et de pouvoir leur rendre hommage en ce lieu du souvenir. La cérémonie et la consécration d'aujourd'hui restera pour nous tous un souvenir inaltérable et précieux. Merci.

Inauguration de la plaque du souvenir.

Après son allocution, A. Debèche dévoila, en retirant le drapeau de la Force Aérienne, la belle plaque commémorative en l'honneur de ses collègues décédés. Le Révérend Andrew McKenzie raviva la mémoire des membres de l'équipage dans une prière qui fut suivie par une minute de silence puis par un morceau de musique joué par un cornemuseur. La plaque commémorative reçut une place provisoire au rez-de-chaussée de la tour de contrôle protégée.

R. Hoeben lut un message de la sœur de l'Adjt André Rodrique. Elle avait six ans lorsque son frère perdit la vie. Il n'avait pas été possible qu'elle accompagne la délégation à Dumfries mais lorsque la plaque fut honorée à Dumfries, elle se rendit sur la tombe de son frère bien-aimé pour y allumer un cierge à sa mémoire.

Pendant le lunch

Après la cérémonie dans le musée de l'air, un excellent lunch buffet a été offert aux participants dans le «Manor Country House Hotel» qui n'est pas un morne hôtel hypermoderne pour homme d'affaires mais bien un charmant





vaandel van de Belgische Luchtmacht aan het "Dumfries & Galloway Aviation Museum". Luchtvaartkunstenaar Robert "Bob" Block schonk een exclusieve tekening van de Dakota K-14 (gesigneerd door A. Debêche) aan D. Reid, R. Hoeben, B. Flamang en ook aan A. Debêche.

Luitenant-generaal b.d. A. Debêche over de K-14

Op 10 april 1947 was ik de eerste die uit Evere vertrok. Daarna was het Loyen die opsteeg. Henry vertrok als derde, die moest eerst nog een tussenlanding maken in Hendon. Toen we in Prestwick de controle passeerden

bleven we maar ongeduldig wachten, Loyen kwam niet opdagen. Er werd ons niets meegedeeld. Rond 16 uur kwam het spijtige bericht van de crash. Die dag konden we niks meer doen voor onze collega's, het weer was veel te slecht. Samen met Henry en iemand van de luchthaven van Prestwick werden we de dag nadien naar de heuvels gebracht. Toen ik de positie van de wrakstukken zag heb ik me afgevraagd of Loyen op het allerlaatste moment misschien nog geprobeerd heeft om rechtsomkeer te maken.

Loyen was een zeer goede collega. We hadden samen onze pilotenopleiding gekregen op de Canadese basis van Moose Jaw, een vliegveld dat intensief gebruikt werd voor het "British Commonwealth Air Training Plan" (BACTP). We hebben samen onze vleugels opgespeld gekregen. Samen met Henry moest ik de lichamen van mijn collega's identificeren, een van de meest aangrijpende momenten in mijn leven. Henry liet zijn Dakota achter in Prestwick. In mijn toestel hebben we de lichamen overgevlogen naar Evere". Landsverdediging vroeg mij om een eerste verslag te maken over het ongeval. Dat werd neergeschreven op menukaarten van de "Prestwick Airport Terminal Mess" (de originele kaarten worden bewaard in het archief van het Dakota Documentation Centrum).

Terug naar Melsbroek

Na de maaltijd vloog het gezelschap terug naar Melsbroek. Tijdens de terugvlucht nodigde kolonel B. Flamang A. Debêche uit om plaats te nemen op de "jump seat" in de cockpit van de Embraer. Aldus kreeg hij de gelegenheid om de ultra-moderne "flat screen multi-colour" cockpit te vergelijken met deze van zijn DC-3 uit 1947. Dit was voor hem een mooi einde van een zeer emotionele dag. Rond 20u30 stapte de ganse delegatie tevreden uit het vliegtuig op de tarmac van Melsbroek.

Zowel in Groot-Brittannië als in België kwamen er reeds positieve reacties over de eerbetuiging aan de bemanning van de K-14. Het bezoek smeedde ook een stevige band tussen de vrijwilligers van het Dakota Documentatiecentrum van de 15 Wing en deze van het "Dumfries & Galloway Aviation Museum".

établissement écossais. Pendant le lunch, le Colonel B. Flamang a offert l'étendard de la Force Aérienne Belge

au «Dumfries & Galloway Aviation Museum». L'artiste aéronautique Robert «Bob» Block a offert un tableau exclusif du Dakota K-14 (signé par A. Debêche) à D. Reid, R. Hoeben, B. Flamang et aussi à A. Debêche.



Lieutenant général e.r. A. Debêche à propos du K-14

Le 10 avril 1947, je fus le premier à partir d'Evere suivi peu après par Loyen. Henry décolla le troisième car il devait faire une escale

intermédiaire à Hendon. Lors de notre passage par la tour de Contrôle de Prestwick, notre impatience se mit à grandir. Loyen n'arrivait pas et rien ne nous était communiqué. Vers 16 heures nous recevions la triste nouvelle du crash. Ce jour là nous ne pouvions plus rien faire pour nos collègues car le temps était trop mauvais. Le lendemain, avec Henry et un membre de l'aéroport, nous avons été conduits dans les collines. Lorsque j'ai aperçu la position des débris de l'appareil, je me suis demandé si Loyen n'avait pas tenté de faire demi-tour au tout dernier moment.

Loyen était un merveilleux collègue. Nous avons reçu ensemble notre formation de pilote sur la base canadienne de Moose Jaw, un aérodrome utilisé intensivement dans le cadre du «British Commonwealth Air Training Plan» (BACTP) et c'est ensemble que nous avons eu nos Ailes. C'est accompagné d'Henry que j'ai pu identifier les cadavres de nos collègues. Un des moments les plus poignants de ma vie. Henry abandonna son Dakota à Prestwick et nous avons rapatrié les corps dans mon avion à Evere. La Défense Nationale m'a demandé de rédiger le premier rapport d'accident. Celui-ci fut écrit sur les cartes du menu du "Prestwick Airport Terminal Mess". Les originaux sont conservés dans les archives du Centre de Documentation Dakota

Retour vers Melsbroek

Après le repas, les participants ont pris le vol de retour vers Melsbroek. Pendant le vol retour, le colonel B. Flamang a invité A. Debêche à prendre place sur le «jump seat» du cockpit de l'Embraer. C'est ainsi qu'il a eu l'occasion de comparer le cockpit «flat screen multi-colour» ultramoderne avec celui de son DC-3 datant de 1947. C'était pour lui une belle fin pour une journée très émotionnelle. Vers 20h30, la délégation ravie débarquait de l'avion sur le tarmac de Melsbroek.

Des réactions positives sont déjà parvenues tant de Grande-Bretagne que de Belgique suite à cet hommage à l'équipage du K-14. Cette visite crée aussi de solides liens entre les volontaires du Centre de Documentation Dakota du 15 Wing et ceux du «Dumfries & Galloway Aviation Museum».



Door Axel Vermeesch

Par Axel Vermeesch

Traductions de M-C. et P. Buyse et de G. Desmet

De secretaris-generaal van de NAVO in de 15 Wing en in Dakota

Op vrijdag 26 juni nodigde kolonel B. Flamang het personeel van de wing uit in de lokalen van het Dakota Documentatiecentrum voor de uitreiking van militaire eretekens en een drink. Bij deze gelegenheid had hij ook NAVO secretaris-generaal Jaap de Hoop Scheffer uitgenodigd die hem eerder beloofd had om voor zijn vertrek bij de NAVO naar de 15 Wing te komen om het personeel te danken voor de goede uitvoering van de vele vluchten gedurende zijn ambtstermijn.

In zijn korte toespraak gaf de secretaris-generaal toe dat hij gedurende de vluchten boven Afghanistan, niettegenstaande de grote professionaliteit van de C-130 bemanningen niet altijd op zijn gemak was. Hij schonk een zilveren schaal aan de 15 Wing met volgende inscriptie: "To commander and personnel of the 15 Wing Melsbroek. Thanks for your professional support. Jaap de Hoop Scheffer, NATO Secretary General. 1 januari 2004 – 1 augustus 2009". Kolonel B. Flamang schonk op zijn beurt een prachtige foto van de secretaris-generaal, genomen in de C-130 cockpit boven Afghanistan.



Le secrétaire général de l'OTAN au 15 Wing et au Dakota

Le vendredi 16 juin, le colonel B. Flamang invitait le personnel du wing dans les locaux du Centre de Documentation Dakota pour la remise des décorations militaires suivie d'un drink.

A cette occasion, il avait également invité le secrétaire général de l'OTAN, monsieur Jaap de Hoop Scheffer qui, lui avait fait la promesse de visiter le 15 Wing avant son départ de l'OTAN afin de remercier le personnel pour l'excellente organisation du nombre très important des vols exécutés durant son mandat. Dans son discours, le secrétaire général avouait que malgré la grande professionnalité des équipages des C-130, il ne se sentait pas

toujours à l'aise au-dessus de l'Afghanistan. Il offrait au 15 Wing un plat en argent, portant l'inscription suivante: «To commander and personnel of the 15 Wing Melsbroek. Thanks for your professional support. Jaap de Hoop Scheffer, NATO Secretary General. 1 January 2004 – 1 August 2009". A son tour, le colonel Flamang offrait une magnifique photo du secrétaire général prise dans le cockpit d'un C-130 volant au-dessus de l'Afghanistan.

Terug naar Congo: Belgische C-130's voor MONUC en PPM

MONUC - Kisangani. Het was een hele tijd geleden dat de 15 Wing nog een permanent C-130-detachement had in de Democratische Republiek Congo (DRC). Reeds begin dit jaar wou K. De Gucht, minister van Buitenlandse Zaken, de MONUC (Mission de l'Organisation des Nations Unies en République Démocratique du Congo) steunen. De beslissing werd steeds uitgesteld, maar na de gewestelijke verkiezingen in juni, nam de regering eindelijk de beslissing om gedurende zes maanden een C-130 ter beschikking te stellen van de VN-missie MONUC.

De inplaatstelling van het detachement (ongeveer 25 militairen en technisch materiaal) gebeurde met een Airbus A-310 en twee C-130's tussen 12 en 18 juli. De Airbus A-310 (CA-02 met T. Dewulf en W. Meukens) vertrok uit Melsbroek op 12 om 's anderendaags

reeds terug te keren. De eerste C-130 (CH-10 met Q. Aelvoet en T. Van Houteghem) volgde van 14 tot 18 juli. De tweede C-130 (CH-13 met T. Flamant en D. Gochel) vertrok eveneens op 14 juli. De CH-13, laatste aanwinst van de 15 Wing, zal ter plaatse blijven en als eerste de zes maanden lange opdracht aanvatten met als bemanning: Aelvoet (AC), Van Houteghem (CP), Christiaens (FE), Broen en Boesmans (twee LMS).

Gedurende die eerste maand voerde het toestel 26 opdrachten (60 vliegreizen) voor de MONUC, o.a. het vervoer van het Senegalees bataljon.

Op 10 augustus werd het eerste detachement 15 Wing afgelost met de aankomst van de CH-10 met als bemanning: Van Hellemont (AC), Dhont (CP), Demoyer (FE), Cottyn en Peeters (twee LMS).

De retour au Congo: des C-130 belges pour la MONUC et le PPM

MONUC – Kisangani. Il y a déjà un bon moment que le 15 Wing avait encore un détachement de C-130 en permanence dans la République Démocratique Congolaise (DRC). Déjà depuis le début de cette année, monsieur K. De Gucht, ministre des Affaires étrangères, avait l'intention de soutenir la MONUC (Mission de l'Organisation des Nations Unies en République Démocratique du Congo). La décision fût toujours remise, mais après les élections régionales au mois de juin, le gouvernement donnait enfin le feu vert pour mettre un C-130 à la disposition de la mission des NU la MONUC et ceci pour un période de six mois.

La mise en place du détachement (environ 25 militaires et du matériel technique et logistique) se fait entre le 12 et le 18 juillet par un Airbus A-310 et deux C-130.



L'Airbus A-310 (le CA-02 avec T. Dewulf et W. Meukens) décollait de Melsbroek le 12 juillet et y retournait déjà le lendemain au soir. Le premier C-130 (le CH-10 avec Q. Aelvoet et T. Van Houteghem) suivait du 14 au 18 juillet. Le second C-130 partait également le 14 juillet (le CH-13 avec T. Flamant et D. Gochel). Le CH-13, étant la dernière acquisition du 15 Wing,

restera sur place et entamera la première période de la longue mission MONUC d'une durée de six mois avec comme équipage: Aelvoet (AC), Van Houteghem (CP), Christiaens (FE), Broen et Boesmans (deux LMS).

Pendant ce premier mois cet appareil remplissait des 26 missions (60 heures de vol) pour la MONUC, e.a. le transport du bataillon sénégalais.



Op 14 augustus landde de CH-13 veilig op Melsbroek na een succesvolle opdracht.

PPM - Kananga. Defensie besliste ook een C-130 voor twee maanden (augustus en september) ter beschikking van het Detachement "Real Live Support" (RLS) Kananga in het kader het "Programme de Partenariat Militaire en République Démocratique du Congo" (PPM DR). Dit detachement bevat 14 Belgische militairen die steun verlenen aan de Congolese eenheden gelegerd in de streek van Kananga. Dit detachement zou binnenkort naar Kindu verhuizen.

De eerste C-130 CH-08 vertrok op 17 augustus met als bemanning: Britte (AC), Vanhaeren (CP), Vangrunderbeeck (FE), en Rauw en Bortolato (twee LMS).

De Airbus A-310 CA-01 (P. Heyten en R. Ploem) vertrok op 27 augustus naar Kinshasa met materiaal en bevoorrading voor Detachement 15 Wing in Kisangani en voor Detachement "Real Live Support" (RLS) in Kananga. Aan boord was ook een nieuwe bemanning C-130 om de eerste af te lossen: Vanmeldert (AC), Charlier (CP), De Rijcke (FE), en Flipkens en Thomaes (twee LMS). Als de Airbus CA-01 's anderendaags op 28 augustus terug landde op Melsbroek was het toestel aan grote en zeer dure inspectie toe en wordt sedertdien bij gebrek aan budget voorlopig aan de grond gehouden.

"Airmobility Competition - Rodeo 2009" in de USA

Voor de achtste keer nam een Belgisch detachement deel aan de internationale "Airmobility Competition – Rodeo" georganiseerd door de USAF. Dit jaar ging de competitie door op McChord AFB in de staat Washington aan de westkust van de USA van 14 tot 24 juli.

Ons Belgisch detachement, onder bevel van majoor K. Deprez, de nieuwe bevelhebber van het 20 Smaldeel, bestond uit de vijfkoppige C-130 bemanning met boordcommandant Cdt T. Casier, acht technici onder leiding van Olt E. Fizaine, zeven paracommando's onder leiding van Cdt P. Knuts, Lt M. Gerckens als "mission planner", Adjt F. Wouters voor de "public relations" en twee juryleden Lt G. Bodet (maintenance) en Adjt J. Rotty (loadmaster).

Op 13 juli landde de CH-08 precies op het geplande tijdstip op McChord AFB, want ook dit telde mee voor de "overall score".

Ook deze keer had ons Belgisch detachement voor het vertrek geen mogelijkheid tot oefenen door de beperkte beschikbaarheid van de C-130 toestellen; dus ook nu weer was de leuze "Deelnemen is belangrijker dan winnen". Gelukkig kreeg de bemanning ter plaatse de mogelijkheid om gedurende twee dagen oefenvluchten uit te voeren vooraleer aan de competitie te beginnen. Als gastheer kreeg ons detachement Amerikaanse Hollander Lt Kol "Dutch" Coumou, C-17 piloot bij "Air Force Reserve". Gedurende de ganse competitie was hij voor de Belgen van onschatbare waarde.

Commandant Tom Casier vatte het ganse gebeuren als volgt samen: "uitstekende motivering bij alle deelnemers, veel geleerd, super ambiance in de schoot van het Belgisch detachement en uitstekende contacten met de Amerikanen en deelnemers uit andere landen!"

C'est le 10 août que le premier détachement 15 Wing a été relevé par l'arrivée du CH-10 avec comme équipage: Van Hellemont (AC), Dhont (CP), Demoyer (FE), Cottyn et Peeters (deux LMS). Le 14 août, le CH-13 atterrissait sain et sauf à Melsbroek après avoir rempli une mission réussie.

Le PPM – Kananga. La Défense décidait également de mettre un C-130 pour une période de deux mois (août et septembre) à la disposition du Détachement «Real Live Support» (RLS) Kananga et ceci dans le cadre du «Programme de Partenariat Militaire en République Démocratique du Congo» (PPM RDC). Ce détachement est composé de 14 militaires belges qui soutiennent les unités congolaises cantonnées dans la région de Kananga. Ce détachement serait déplacé vers Kindu dans un bref délai.

Le premier C-130 partait le 17 août avec comme équipage: Britte (AC), Vanhaeren (CP), Vangrunderbeeck (FE), et Rauw et Bortolato (deux LMS).

Le 27 août, l'Airbus A-310 CA-01 (P. Heyten et R. Ploem) quittait Melsbroek pour Kinshasa avec à bord du matériel et du ravitaillement pour le détachement du 15 Wing à Kisangani et pour le Détachement «Real Live Support» (RLS) à Kananga. A son bord un équipage C-130 de relève: Vanmeldert (AC), Charlier (CP), De Rijcke (FE), et Flipkens et Thomaes (deux LMS). Le lendemain, 28 août, au retour à Melsbroek, l'avion devrait subir une grande et coûteuse inspection; mais par manque de budget, le CA-01 sera provisoirement tenu au sol.



"Air Mobility Competition - Rodeo 2009" aux USA

Pour la huitième fois, un détachement belge participait au «Air Mobility Competition – Rodeo» organisé par la USAF. Cette année, la compétition avait lieu à McChord AFB dans l'état de Washington, du 14 au 24 juillet.

Notre détachement, sous le commandement du major K. Deprez, le nouveau commandant de la 20 Escadrille, était composé d'un équipage de cinq personnes avec comme commandant de bord le Cdt T. Casier, huit techniciens sous le commandement de Stt E. Fizaine, sept para-commandos sous le commandement du Cdt P. Knuts, le Lt M. Gerckens comme

"mission planner", l'Adjt F. Wouters pour les «public relations» et de deux membres du jury: le Lt G. Bodet (maintenance) et l'Adjt J. Rotty (loadmaster). Le 13 juillet le CH-08 atterrissait à un instant bien précis à McChord AFB, car ceci aussi compte pour l' «overall score».

Cette fois encore le détachement belge n'avait pas eu la possibilité de s'entraîner avant le départ du fait de la disponibilité limitée des avions c-130. La

devise était donc à nouveau: «Participer est plus important que de gagner». Heureusement, l'équipage a eu la possibilité d'effectuer des vols d'entraînement pendant deux jours avant de commencer la compétition. Comme hôte, notre détachement s'est vu attribuer le Lt Col américain Hollander "Dutch" Coumou, pilote de C-17 dans l'«Air Force Reserve». Durant toute la compétition, il a prouvé être d'une valeur inestimable pour les Belges..

Le commandant Tom Casier résume l'ensemble de l'événement comme suit: «excellente motivation de tous les participants, beaucoup appris, superbe ambiance au sein du détachement belge et d'excellents contacts avec les Américains et les participants des autres pays!».





Dumfries & Galloway Aviation Museum, 20 augustus 2009

Een delegatie van de 15 Wing, Dakota Documentatie Centrum en "Hangar Flying" poseert samen met afgevaardigden van de lokale overheid en vrijwilligers van het museum bij een Lockheed T-33, ooit nog in dienst van de Belgische Luchtmacht, en die nu zijn laatste rustplaats gevonden heeft in dit merkwaardig museum in Schotland.



Dumfries & Galloway Aviation Museum, 20 août 2009

Une délégation du 15 Wing, du Dakota Centre de Documentation et de "Hangar Flying" pose avec des représentants de l'autorité locale et les volontaires du musée devant un Lockheed T-33, ayant servi dans la force aérienne belge, et qui a trouvé maintenant sa dernière demeure dans ce musée remarquable en Ecosse