



NEWS

N° 49 - december 2009
decembre



Airbus A-330

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

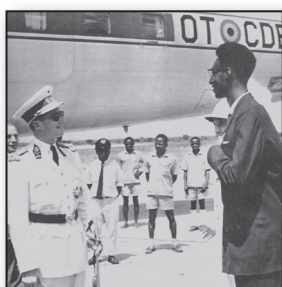
Blz 4 : Dakota flash

Blz 8 : Reis met DC-6 van koning Boudewijn naar Belgisch Kongo en Ruanda-Urundi

Blz 13 : 2 juli 2009: het gouden huwelijks jubileum van ons vorstenpaar

Blz 15 : Vrijwillige medewerkers van Dakota in het luchtdefilé van 21 juli

Blz 20 : 15Wing vandaag



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota flash

P 8 : Voyage au Congo belge et au Ruanda-Urundi du roi Baudouin en DC-6

P 13 : Le 2 juillet 2009: les noces d'or de nos souverains

P 1 : Des bénévoles du Dakota dans le défilé aérien du 21 juillet

P 20 : 15Wing aujourd'hui

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, J. Thewissen

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, J. Thewissen

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



Voor dit nummer stelde onze medewerker André Scaillet twee artikelssamenvoertweegebeurtenissen die 50 jaar geleden door de Belgische bevolking met grote interesse gevolgd werden: de tweede reis van koning Boudewijn naar Belgisch Congo en de huwelijksreis van prins Albert en prinses Paola naar de Balearen. De ouderen onder ons zullen zich deze reizen, uitgevoerd door bemanningen van het 21 Smaldeel van de 15 Wing, zeker nog herinneren.

Zopas vond een primeur plaats in België: voor het eerst wordt door Defensie een vliegtuig geleased. De grote Airbus A330-300 werd op 19 november voorgesteld in de kleuren van de "Belgian Air Force". Onze redacteur Axel Vermeesch was daarbij aanwezig en brengt uitgebreid verslag uit in dit nummer over deze gebeurtenis.

In december 2001 besliste onze regering dat België zou deelnemen aan het Europese programma voor de ontwikkeling en bouw van de militaire Airbus A-400M. Ons land zou zeven van deze toestellen kopen om de elf C-130 toestellen te vervangen vanaf 2018. Dit programma liep reeds drie jaar vertraging op waardoor er een grote onzekerheid ontstond. Uiteindelijk ging het toestel de lucht in voor een testvlucht op vrijdag 11 december. In ons volgend nummer zullen we meer informatie brengen over het programma A-400M.

Op de nationale feestdag kregen verschillende vrijwillige medewerkers van Dakota de kans om mee te vliegen in het luchtdefilé met de toestellen van de 15 Wing. Mike Arren en onze redacteur Axel Vermeesch laten u meegenieten van deze uitzonderlijke belevenis.

Het volgend nummer van Dakota News zal het 50ste zijn! Het eerste nummer werd gepubliceerd in 1995. Dit kunnen we zo maar niet laten voorbij gaan, en de redactie heeft dan ook beslist dat nummer 50 een extra dik jubileumnummer wordt. De redactie zal haar uiterste best doen om u aangenaam te verrassen. Alles heeft echter zijn prijs, en dus zullen er in 2010 slechts drie nummers verschijnen waarvan u nummer 50 in mei in uw brievenbus zal vinden. We vragen hiervoor begrip en beloven u niet te ontgoochelen.

Tenslotte willen wij alle leden die hun lidmaatschap voor 2010 reeds betaalden of dat binnenkort zullen doen hartelijk danken. Daardoor betoont u uw steun voor het vrijwilligerswerk van ons Dakota-team en getuigt u van uw sympathie voor de 15 Wing Luchttransport.

Het ganse DAKOTA-team wenst u en uw familie een aangename kerstperiode en een voorspoedig nieuwjaar 2010. Aan de bemanningen van de 15 Wing Luchttransport wensen wij "many happy landings".

René Hoeben
Voorzitter

Pour ce numéro, notre collaborateur André Scaillet a rédigé deux articles ayant trait à deux événements suivis avec grand intérêt par la population belge voici 50 ans: le second voyage du roi Baudouin au Congo belge et le voyage de noces du prince Albert et de la princesse Paola aux Baléares. Les anciens se souviendront encore certainement de ces voyages assurés par des équipages de la 21 Escadrille du 15 Wing.

Une primeur en Belgique: pour la première fois, la Défense a pris un avion en leasing. Le grand Airbus A330-300 a été présenté le 19 novembre dernier sous les couleurs de la «Belgian Air Force». Notre rédacteur Axel Vermeesch était présent et nous en présente un large compte-rendu dans cette édition.

En décembre 2001, le gouvernement belge décide de prendre part au programme européen de développement et construction de l'Airbus militaire A-400M. Notre pays compte en acheter sept exemplaires afin de remplacer les onze C-130 à partir de 2018. Ce programme encourt déjà trois ans de retard, suscitant ainsi une grande incertitude. Finalement, l'appareil a décollé pour son premier vol d'essai le 11 décembre. Dans notre prochain numéro nous vous fournissons plus d'informations sur le programme A-400M.

Le jour de la fête nationale, plusieurs collaborateurs de Dakota eurent l'opportunité de participer au défilé aérien à bord d'avions du 15 Wing. Mike Arren et notre rédacteur Axel Vermeesch nous font partager ces moments exceptionnels.

Le prochain numéro de Dakota News sera le 50ième! Le premier numéro fut publié en 1995. Nous ne pouvons laisser passer cet événement et la rédaction a donc décidé de faire de ce numéro 50 une édition jubilaire plus volumineuse. La rédaction fera de son mieux pour vous surprendre agréablement. Cependant, chaque chose a son prix et Dakota News ne publiera donc que trois numéros en 2010, dont le numéro 50 que vous trouverez en mai dans votre boîte-aux-lettres. Nous comptons sur votre compréhension et promettons de ne pas vous décevoir.

Pour terminer, nous remercions bien vivement tous les membres qui ont payé leur cotisation ou le feront prochainement. Ce faisant, vous apportez votre soutien au travail des volontaires du team Dakota et témoignez de votre sympathie envers le 15 Wing Transport Aérien.

Le DAKOTA-team vous souhaite ainsi que votre famille une période de Noël très agréable et un heureux nouvel an 2010. Et aux équipages du 15 Wing de transport aérien : «many happy landings».

René Hoeben
Président



Dakota Flash

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Twee belangrijke berichten aan onze leden:

Toegang tot het Dakota documentatiecentrum van de 15 Wing.

Wegens nieuwe veiligheidsrichtlijnen, uitgevaardigd door de militaire autoriteiten, kunnen vanaf 1 januari 2010 geen toegangskarten tot het Kwartier Groenveld meer uitgereikt worden aan onze leden.

U kan Dakota altijd bezoeken tijdens de openingsuren (maandag en woensdag van 1400 tot 1800 uur) mits het tonen van uw lidkaart en uw identiteitskaart aan het wachtlokaal.

Toegang tot de lokalen van de vzw Dakota, buiten deze openingsuren, zijn alleen mogelijk na voorafgaande afspraak met een bestuurslid dat u zal opvangen.

Ledenbijdrage voor 2010

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

Wij verzoeken u uw bijdrage van **15 euro** voor 2010 te willen overmaken op ons rekeningnummer **438-1064121-48**. Wij danken u bij voorbaat.

Ter herinnering: gecombineerd lidmaatschap "Old Timers 15 Wing" en "Dakota Documentatiecentrum 15 Wing" is mogelijk door storting van **28 euro** op rekening **751-2039574-92** van "Old Timers 15 Wing" (zie blz 6 in Dakota News nr 48 van september 2009).

Deux communications importantes pour nos membres:

Accès au Dakota, centre de documentation du 15 Wing.

Suite à de nouvelles directives de sécurité éditées par les autorités militaires, des cartes d'accès au Quartier Groenveld ne pourront plus être délivrées à nos membres à partir du 1 janvier 2010.

Vous pourrez toujours visiter le Dakota pendant les heures d'ouverture (lundi et mercredi de 1400 à 1800 Hrs) en présentant votre carte de membre et votre carte d'identité au local de garde.

L'accès aux locaux de l'ASBL Dakota en dehors de ces heures d'ouverture ne sera plus possible qu'après rendez-vous préalable avec un des membres du conseil d'administration qui vous recevra.

Cotisation des membres pour 2010

L'équipe Dakota vous remercie pour votre précieux soutien qui est indispensable pour la survie et le développement de notre centre.

En vous remerciant d'avance nous vous prions de bien vouloir verser **15 euro** comme cotisation pour 2010 sur notre compte **438-1064121-48**.

Pour rappel: les Old Timers du 15 Wing peuvent verser une cotisation combinée «Old Timers 15 Wing» et «Dakota, Centre de Documentation du 15 Wing» de **28 euro** sur le compte **751-2039574-92** des «Old Timers 15 Wing» (termes et conditions: voir page 6, du DAKOTA News no 48 de septembre 2009).

Bezoeken aan Dakota

September: Douane Luchthaven Zaventem; nieuwe inwoners van de gemeente Steenokkerzeel; "Action de Recherche Culturelle" uit Sint-Pieters-Woluwe; Kol VI Ir b.d. G. Deroo met promotiekameraden KMS; leden van "Netwerk voor Ondernemende Senioren" (NEOS) uit het Aalterse en een groep gewezen paracommando's.

Oktober: de vereniging "Creatief"; de culturele seniorenvereniging "Kennisebeurs" uit Steenokkerzeel; de vrienden van het "Militaire Luchtvaart Museum" naar aanleiding van het 40-jarig bestaan van het museum in Soesterberg; Open VLD Gent en "Les amis de la nature" uit Laken.

November: mevrouw B. Flamang vergezeld van enkele leerkrachten uit Aalst en leden van NEOS uit Tremelo.



Visites au Dakota

Septembre: Douane de l'aéroport de Zaventem; les nouveaux habitants de la commune de Steenokkerzeel; "Action de Recherche Culturelle" de Woluwe-Saint-Pierre; le Col Avi Ir e.r. G. Deroo avec ses camarades de promotion ERM; les membres de "Netwerk voor Ondernemende Senioren" (NEOS) de la région d'Aalter et un groupe d'anciens para-commandos.

Octobre: l'association "Creatief"; l'association culturelle des seniors "Kennisebeurs" de Steenokkerzeel; les amis du "Militaire Luchtvaart Museum" dans le cadre du quarantième anniversaire de la création du musée à Soesterberg; l'Open VLD Gand et "les amis de la nature" de Laeken.

Novembre: madame B. Flamang accompagnée de quelques professeurs de son école à Aalst et les membres NEOS de Tremelo.

Activiteiten van het Dakota documentatiecentrum

Op vrijdag 9 oktober genoten 146 deelnemers van ons jaarlijks Breugelfeest. Het feest was opnieuw zeer geslaagd dank zij de steun van de 15 Wing, van het mess-personeel en de grote inzet van enkele van onze Dakota-vrijwilligers.

Op donderdag 29 oktober organiseerde de "Kring Actieve Reservisten" in de Dakota-ontmoetingsruimte een vergadering met receptie.

Op woensdag 11 november nam onze directeur Jos Ackermans deel aan de plechtigheid en bloemenhulde bij de RAF-gedenkstee in Nieuwrode.

Op maandag 23 november werd een korte bijzondere Algemene Vergadering van onze VZW gehouden om enkele aanpassingen aan de statuten goed te keuren. Vanaf nu is de duur van de bestuursmandaten niet langer beperkt tot twee jaar en moet er geen jaarlijkse aanpassing gepubliceerd worden in het staatsblad. Aansluitend was een kleine BBQ voorzien om de ploeg "Restore Boxcar" te danken die net voordien onze C-119 van een fris laagje verf hadden voorzien.

Op donderdag 26 november brachten onze voorzitter R. Hoeben, J. Ackermans en A. Janssens een bezoek aan de drukkerij Boone-Roosens in Lot die onze Dakota News drukt. Zij woonden er ook de receptie bij ter gelegenheid van het vertrek van onze contactpersoon Paul Dedobbeleer en dankten hem voor de jarenlange samenwerking.

Op woensdag 2 december ontvingen wij traditiegetrouw Sint-Niklaas en zijn gevolg na de drukke dag bij de kinderen van het personeel 15 Wing en de patiënten van de MS-kliniek van Melsbroek. Zoals elk jaar schonk onze VZW Dakota een vast bedrag en de opbrengst van ons "knikkend negertje op de bar" als steun aan de Sint.

Op zaterdag 4 december vierden 145 leden van de "Section d'Activités Subaquatiques" van de sportkring van de Luchtmacht de 50ste verjaardag van hun vereniging. Vier van onze vrijwilligers waren de ganse avond druk in de weer om dit feest in onze lokalen tot een succes te maken!

Workshop "Force Aérienne Tactique Congolaise" (FATAC)

Op donderdag 26 november organiseerde het Dakota

Activités du Dakota Centre de documentation

Vendredi 9 octobre, 146 participants ont savouré notre festin annuel Breughélien. Comme toujours très réussi grâce à l'appui et à la coopération du 15 Wing, du personnel du mess, et, bien sûr, de quelques-uns de nos propres bénévoles du Dakota.

Jeudi 29 octobre, le «Cercle des Réservistes Actifs» organisait dans notre centre Dakota une réunion suivie d'une réception.

Mercredi 11 novembre, notre directeur Jos Ackermans participait à la cérémonie du 11 novembre à Nieuwrode et y déposait une gerbe de fleurs au monument commémoratif de la RAF.

Lundi 23 novembre, au cours d'une brève Assemblée Générale extraordinaire, les membres effectifs ont approuvé un changement mineur aux statuts actuels de notre association. Dorénavant, la durée du mandat des membres du bureau ne sera plus limitée à deux ans. Ainsi, la publication annuelle de cet ajustement au Moniteur Belge n'est plus nécessaire. Par la suite, lors d'un BBQ entre amis, nous avons remercié l'équipe du «Restore Boxcar» qui venait de protéger notre C-119 avec une couche de peinture toute fraîche.

Jeudi 26 novembre, notre président R. Hoeben, J. Ackermans et A. Janssens ont visité l'imprimerie de notre Dakota News, l'imprimerie Boone-Roosens à Lot. Ils y étaient invités à la réception donnée à l'occasion du départ de Paul Dedobbeleer, notre point de contact pendant des années. Ils l'ont remercié pour la bonne coopération.

Mercredi 2 décembre, comme de tradition, nous recevions Saint-Nicolas et sa suite qui venait de clôturer une longue journée avec les enfants du personnel du 15 Wing et les patients de la clinique SP de Melsbroek. Comme chaque année, notre ASBL Dakota lui apportait son support en donnant une somme fixe, complétée par le contenu de «notre petit nègre au bar».

Samedi 4 décembre, 145 membres de la «Section d'Activités Subaquatiques» du Cercle Sportif de la Force Aérienne célébraient au Dakota le 50ième anniversaire de leur club. La fête se déroulait sans problèmes grâce aux efforts de quatre de nos bénévoles!

Workshop "Force Aérienne Tactique Congolaise" (FATAC)

Le jeudi, 26 novembre le Dakota, le Centre de Documentation du 15 Wing, a organisé un workshop concernant les missions et les aventures des équipages DC-3 et DC-4



Documentatiecentrum van de 15 Wing een workshop over de belevenissen van de bemanningen DC-3 en DC-4 in de FATAc in de periode 1964 – 1967. Initiatiefnemer Axel Vermeesch leidde de bijeenkomst met de bedoeling meer te weten te komen over deze minder bekende of vergeten periode uit de geschiedenis van de 15 Wing. Een twintigtal geïnteresseerden, meestal “anciens” van de FATAc namen enthousiast deel aan de discussies en vertelden hun belevenissen in het toen zeer woelige Congo.

“Remembrance Day” van de “Old Timers” 15 Wing

De jaarlijkse “Remembrance Day” van de “Old Timers” 15 Wing vond plaats op zaterdag 28 november. In de kapel van de kazerne Groenveld leidde Padre M. Lateur een korte bezinningsdienst en werden de overleden collega’s van de 15 Wing herdacht. Aan het herdenkingsmonument

dans la FATAc pendant la période de 1964 à 1967. Axel Vermeesch, qui avait pris cette initiative, menait les débats avec l’intention d’en apprendre davantage au sujet de cette période moins connue, ou même oubliée, de l’histoire du 15 Wing. Vingt intéressés, dont plusieurs «anciens» de la FATAc ont pris part avec enthousiasme aux discussions et ont raconté leurs expériences au Congo très mouvementé dans cette période.

“Remembrance Day” des “Old Timers” 15 Wing

Vendredi le 28 novembre, les «Old Timers» du 15 Wing ont organisé leur «Journée du Souvenir». Dans la chapelle de la caserne Groenveld, le Padre M. Lateur a conduit un service de réflexion et commémorait les collègues décédés du 15 Wing. Ensuite, et sous une pluie torrentielle, le commandant du 15 Wing et les présidents des Old Timers,



werden onder een pletsende regen bloemen neergelegd door de bevelhebber de 15 Wing en door de voorzitters van de “Old Timers”, de Erekorporaals en onze Dakota. Daarna volgde een lekker diner in het restaurant “Het Hof van Welde” te Steenokkerzeel.

des Caporaux d’Honneur et de notre DAKOTA ont déposé des gerbes au pied du monument de commémoration. Un diner savoureux attendait les participants au restaurant «Hof van Welde» à Steenokkerzeel.

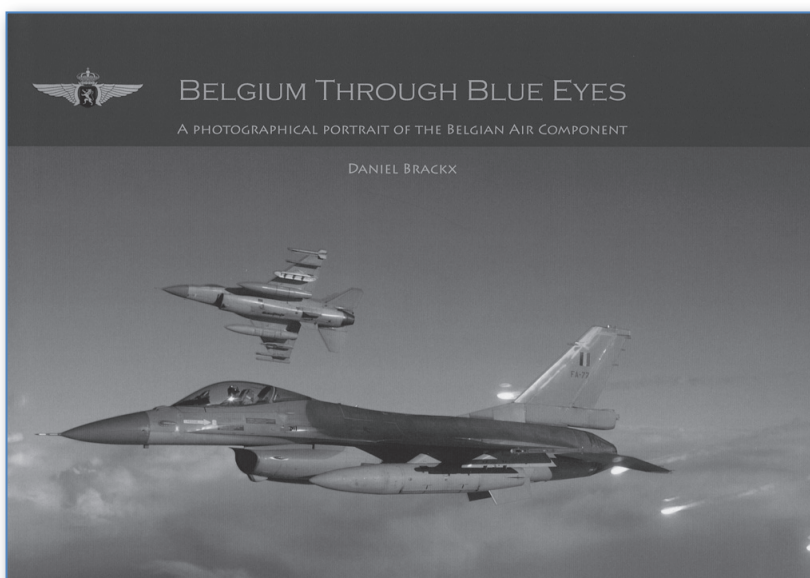
Zopas verschenen: “Belgium through blue eyes”

Ter gelegenheid van de “Air Show Kosijde” op 4 en 5 juli, presenteerden COMOPSAIR en FONAVIBEL het zeer mooie boek “Belgium Through Blue Eyes”. Deze luxueuze uitgave werd gerealiseerd door de journalist en fotograaf Daniël Brackx, die gespecialiseerd is in het domein van de luchtvaart. “Belgium Through Blue Eyes” is een drietalige uitgave die een beeld geeft van de Belgische Luchtcomponent vandaag en morgen door middel van foto’s. Elk aspect, vliegtuigen en opdrachten van de Luchtcomponent komen aan bod in dit boek van meer dan 180 bladzijden. De gebruikte foto’s zijn het werk van ervaren fotografen. Het boek is te koop in de betere boekhandel aan de prijs

Vient de paraître: “Belgium Through Blue Eyes”

Le 4 et 5 juillet, à l’occasion de l’“Air Show Koksijde”, COMOPSAIR et FONAVIBEL ont présenté le magnifique livre “Belgium Through Blue Eyes”. Cette luxueuse publication a été réalisée par le journaliste et photographe Daniel Brackx, spécialisé dans le domaine de l’aviation. “Belgium Through Blue Eyes” est une publication trilingue, qui dresse un portrait de la Composante Aérienne belge, aujourd’hui et demain par le biais de photographies. Chaque aspect, appareils et missions, de la Composante Aérienne est repris dans ce livre de plus de 180 pages. Les photos utilisées proviennent de photographes expérimentés. Ce livre est à vendre dans les bonnes librairies au prix de 25 euro, ou peut être commandé chez FONAVIBEL

van 25 euro en kan ook besteld worden bij FONAVIBEL voor de prijs van 25 euro (+ 5 euro portkosten). Maar het boek kan ook bekeken worden in de bibliotheek van ons Dakota documentatiecentrum.



au prix de 25 euro (+ 5 euro frais postaux). Mais ce livre peut aussi être consulté dans la bibliothèque du Centre de documentation Dakota.

Leden schrijven ons

Mevrouw Maria Rodrigue. Uittreksel uit haar brief aan onze voorzitter: "Ik wil u danken, en via u dank ik ook de persoon of personen die mij het tijdschrift Dakota News van september 2009 opstuurden. Het was gewijd aan het dodelijk ongeval in Schotland, waarbij mijn broer adjudant André Rodrigue betrokken was. Ik was toen tien jaar, maar ik herinner het mij alsof het gisteren was. Ik ben fier over het gepresteerde werk voor de herinnering, na zoveel jaren".

Een aandachtige lezer uit de 15 Wing laat ons weten dat er een fout geslopen is in de rubriek "15 Wing vandaag" van Dakota News nr 48. Het is de Airbus CA-02 die aan de grond gehouden wordt en niet de CA-01 zoals vermeld op blz 23.

De VZW Dakota dankt:

Freddy Huggenberger voor het schenken van schaalmodellen van vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog, een koperenplaat van de "Transport Conversion Unit" (TCU) en een werk van Editions ATLAS uit 1960 "Bombardiers et géants du ciel".

Adjt Eddy Kellens (IPR COMOPSAIR) voor het schenken van de DVD met Ongeveer 200 foto's van de Airbus A330-300 van het 21 Smaldeel.

Nos lecteurs nous écrivent

Madame Maria Rodrigue. Extrait de sa lettre adressée à notre président: "Je veux vous remercier, et par votre intermédiaire, la personne ou les personnes qui m'ont envoyé la revue Dakota News de septembre 2009. On y relate l'accident mortel, en Ecosse, dont mon frère l'adjudant André Rodrigue faisait partie. J'avais alors dix ans, mais je m'en souviens comme si c'était hier. Je suis fière du travail accompli, pour réaliser une commémoration après autant d'années".

Un lecteur attentif du 15 Wing nous fait savoir qu'il y a une erreur dans le «15 Wing aujourd'hui» du Dakota News no 48: c'est l'Airbus CA-02 qui est gardé au sol, et non le CA-01 comme indiqué à la page 23.

L'ASBL Dakota remercie:

Freddy Huggenberger pour le don de modèles d'avions de la Seconde Guerre mondiale, d'une plaque en cuivre du « Transport Conversion Unit »(TCU) et d'un ouvrage publié par les Editions Atlas en 1960 « Bombardiers et géants du ciel ».

L' Adjt Eddy Kellens (IPR COMOPSAIR) qui nous a donné un DVD avec environ 200 photos de l'Airbus A330-300 de la 21 Escadrille.



Vijftig jaar geleden, december 1959 :

Il y a cinquante ans, décembre 1959:

Reis met DC-6 van koning Boudewijn naar Belgisch Kongo en Ruanda- Urundi

Voyage au Congo Belge et au Ruanda-Urundi du roi Baudouin en DC-6

door André Scaillet
Vertaling: R. Hoeben

Par André Scaillet

Het erg geladen klimaat in Congo (eind 1958)

Tot in 1957 leek onze Congo een ver Eldorado waar voorspoed, rust en veiligheid heerste. De populaire voorstelling in België versterkte deze visie; ons land creëerde de voorwaarden om de welvaart van de inlandse bevolking te bewerkstelligen. Scholen, dispensaria en andere infrastructuur zouden vooruitgang en voorspoed brengen. Men sprak van het voorbeeldig beschavingswerk door België in Afrika. Dit gevoel van vrede en voorspoed was gegroeid na het triomfale onthaal van koning Boudewijn bij zijn eerste reis naar Congo in mei 1955.

Op de wereldtentoonstelling te Brussel in 1958 was er een Congolees dorp nagebouwd, en men vond het zeer normaal te gaan kijken naar de Afrikanen die er leefden in het decor van een namaakdorp. Alles was opperbest in de koloniale werelden waar we zo fier op waren. Men wilde niet zien en niet horen dat Belgisch Congo niet eeuwig zou kunnen ontsnappen aan de wereldwijde tendens van dekolonisatie waarop de VN aandrongen, en die reeds ingezet werd door een aantal Europese landen. De katholieke kerk, zelf sterk ingeplant in Congo door een netwerk van missieposten, begon afstand te nemen van de koloniale regimes. Enkele van haar leden moedigden de Congolezen aan in te stemmen met het "dertigjarenplan" van professor J. Van Bilsen. Daarin verdedigde de auteur de thesis van een lange aanloop (dertig jaar), waarna onze kolonie klaar zou zijn voor een echte politieke emancipatie. De publicatie van dit plan in 1955 zou onze Congo dus geleidelijk moeten voorzien van elites en zelfstandige instellingen.

Maar de geschiedenis wacht niet, en de zaken geraken in een versnelling vanaf januari 1959. Kort voordien, op 28 december 1958, bracht de leider van de Mouvement National Congolais (MNC) Patrice Lumumba een beweging op gang door te verklaren dat zijn MNC tot essentieel doel had "het Congolese volk te bevrijden van het koloniale regime en het bekomen van de onafhankelijkheid". De menigte, gek van vreugde, had de spreker toegejuicht en scandeerde "weg met de Belgen, leve vrij Congo, leve het MNC!". Andere redenen voor ongerustheid, de "Alliance des Bakongo" (ABAKO) en haar chef Kasa-Vubu, burgemeester van Dandalé, deelgemeente van

Le climat explosif au Congo (fin 1958)

Jusqu'en 1957, le Congo nous apparaissait comme un lointain Eldorado où régnait la prospérité, le calme et la sécurité. L'imagerie populaire renforçait cette vision; la Belgique créait les conditions favorisant le bien-être des populations indigènes. Les écoles, les dispensaires et autres infrastructures devaient apporter progrès et bonheur. On parlait de l'œuvre civilisatrice exemplaire de la Belgique en territoire africain. Ce sentiment de paix et de prospérité avait été créé par l'extraordinaire accueil réservé au roi Baudouin lors de son premier voyage en mai 1955.

L'exposition universelle de Bruxelles en 1958 possédait son village congolais et on trouvait normal d'y aller voir les Africains évoluer dans un décor reconstitué. Tout régnait au mieux dans le meilleur des mondes coloniaux dont nous étions si fiers. On ne voulait pas voir ni savoir que le Congo Belge ne pourrait indéfiniment échapper au processus mondial de décolonisation encouragé par l'ONU, et déjà entamé par d'autres puissances européennes. L'église catholique elle-même, fortement implantée au Congo par un réseau de missions, commençait à prendre ses distances à l'égard des régimes coloniaux. Certains de ses membres encourageaient l'adhésion des Congolais au "plan de trente ans" du professeur J. Van Bilsen. L'auteur y défendait la thèse d'un long processus (trente ans) au terme duquel notre colonie serait à même de connaître une émancipation politique réelle. La publication de ce plan en 1955 devait donc progressivement doter notre Congo des élites et des institutions autonomes à l'horizon de 1985.

L'histoire n'attend pas et les choses vont se précipiter dès janvier 1959. Peu avant, le 28 décembre 1958, à Léopoldville, le leader du Mouvement National Congolais (MNC) Patrice Lumumba avait lancé la fronde en proclamant que son mouvement avait pour but fondamental "la libération du peuple congolais du régime colonialiste et son accession à l'indépendance". La foule, ivre de joie, avait ovationné l'orateur en criant "A bas les Belges, vive le Congo libre, vive le MNC!". Autre sujet d'inquiétude, «l'Alliance des Bakongo» (ABAKO) et son chef Joseph Kasa-Vubu, bourgmestre de Dandalé, commune de Léopoldville. Au cours d'une réunion ABAKO, qui réunissait environ 2000

Leopoldstad. Op een samenkomst van ABAKO waarop een 2.000 mensen aanwezig waren, eindigde een toespraak met een lied, aangekondigd als het toekomstig volkslied van de Bakongo's: "Congo, land van onze voorvaderen, indien er bloed moet vloeien voor onze onafhankelijkheid, dan zij het zo!". In dit klimaat volstond een vonk om de boel te laten ontploffen.

De bloedige opstanden te Leopoldstad (begin 1959).

Op 4 januari 1959 zijn er hevige rellen tussen leden van de ABAKO en de politie. Deze rellen zijn ontstaan na een verboden politieke bijeenkomst van de ABAKO in Kalamu, een gemeente van Leopoldstad. De manifestanten hebben zich snel verspreid met de medewerking van vele werkloze Congolezen, die het grote deel van de demonstranten uitmaakten. Plunderingen vonden plaats, van zowel Europese als Afrikaanse winkels in de cité. De volgende dag blijven de incidenten zich opstapelen op verschillende plaatsen in de Afrikaanse wijken; onder andere op de markt. De ordehandhavingstroepen gebruiken hun vuurwapens om de plaatsen te ontzetten en doden drie Congolezen.

Op 5 januari eiste gouverneur-generaal Cornelis het 3 Bataljon paracommandos op om de lokale politie en de

Force Publique te helpen bij de ordehandhaving. In de loop van de nacht brachten DC-3 toestellen een eerste compagnie over vanuit Kamina. Reeds om 3 uur in de ochtend van 6 januari werd deze compagnie ingezet in de blanke residentiële wijken. Enkele uren later was hun opdracht volbracht. In de loop van de dag werd ook de rest van het bataljon

overgevlogen naar Leopoldstad. Vanuit Melsbroek brachten C-119 toestellen logistieke steun naar Kamina. Dit was de eerste Belgische militaire interventie in Congo.

De incidenten van januari 1959 zouden, volgens officiële bronnen, 42 doden gekost hebben, allen Congolezen. Bepaalde bronnen spreken zelfs van 200 doden. J. Kasa-Vubu, leider van het ABAKO, werd aangehouden.

De reactie van de Belgische regering.

Het is de eerste maal in de geschiedenis van Belgisch Congo dat dergelijke politieke onlusten zich voordoen. Nooit voordien hebben er zoveel Belgen en Europeanen in Congo verbleven. In 1944 waren er 34.000 en in 1958 telde men er 113.000.

Op 7 januari 1959 worden de incidenten van Leopoldstad besproken in de Kamer te Brussel. De minister van Koloniën, Van Hemelrijck (CVP), stelt het ongenoegen vast

personnes, un discours se termina par un chant annoncé comme le futur hymne national des Bakongo's: "Congo, pays de nos ancêtres, s'il faut faire couler le sang pour notre indépendance, nous le ferons!". Dans ce climat, une étincelle suffisait pour mettre le feu aux poudres.

Les émeutes sanglantes à Léopoldville (début 1959).

Le 4 janvier 1959, des graves échauffourées se produisent entre membres de l'ABAKO et les policiers. Ces incidents ont comme point de départ une réunion politique non autorisée de l'ABAKO à Kalamu, commune de Léopoldville. Les manifestants se sont répandus rapidement par le concours des nombreux chômeurs congolais, qui ont formé le gros des protestations. Des pillages ont eu lieu, visant des magasins européens et africains de la cité indigène. Le lendemain, des incidents continuent à se produire en différents endroits de la cité africaine, notamment au marché. Les forces de maintien de l'ordre tirent pour dégager les endroits et tuent trois Congolais.

Le 5 janvier le gouverneur-général réquisitionne le 3 Bataillon Paracommando pour aider la police locale et la Force Publique en matière de maintien de l'ordre. Dans le courant de la nuit, des avions DC-3 amènent la première compagnie

depuis Kamina. Dès 3 heures, le matin du 6 janvier, cette compagnie est immédiatement mise en œuvre dans les quartiers résidentiels blancs. Quelques heures plus tard, leur mission était accomplie. Au cours de la journée, le reste du bataillon est aussi acheminé vers Léopoldville. Du soutien logistique

est transporté depuis Melsbroek par des avions C-119. Ceci constitue la première intervention militaire belge au Congo.

Les incidents de janvier 1959, selon les sources officielles, auraient fait 42 morts, tous Congolais; bien que certaines sources parlent de 200 morts. J. Kasa-Vubu, leader de l'ABAKO, a été arrêté.

La réaction du gouvernement belge.

C'est la première fois dans l'histoire du Congo Belge que de tels troubles politiques se produisent. Il n'y a jamais eu autant de Belges et d'européens au Congo. On en comptait 34.000 en 1944 et 113.000 en 1958.

Le 7 janvier 1959, les incidents de Léopoldville sont évoqués à la Chambre à Bruxelles. Le ministre des Colonies, Van Hemelrijck (CVP), constate le mécontentement provoqué par le chômage frappant la population congolaise. Par



veroorzaakt door de hoge werkloosheid van de Congolese bevolking. Bovendien licht hij de meer politieke redenen van de enen en de anderen toe. Reeds te lang wachten de Congolezen om de oriëntatie te kennen die België zal geven aan haar Afrikaanse politiek.

Zinspelend op de handelingen van de vorige socialistisch-liberale regering die de oprichting van een onderwijsnet in Congo inzette, verklaart de minister: "Men heeft het politieke virus in Congo binnengebracht zonder idee over welke instellingen men moet opzetten en zonder te weten hoe men hoe de zwarte elites een politieke vorming te geven". Op internationaal vlak verwekt de onderdrukking van de incidenten in Leopoldstad een golf van verontwaardiging. De schermutselingen van begin januari tonen aan de wereld het bestaan van een groter nationalisme en antikolonialisme dan vermoed.

In deze context zal de regering van Gaston Eyskens, reeds op 13 januari 1959, verduidelijken dat: "België in Congo een democratie zal oprichten die in staat is de prerogatieven van de soevereiniteit uit te oefenen en te beslissen over haar onafhankelijkheid". Er wordt geen termijn opgeplakt, maar het woord "onafhankelijkheid" is uitgesproken door de Belgische autoriteiten. Een parlementaire commissie is vertrokken naar Leopoldstad de gebeurtenissen van januari te onderzoeken.

De houding en het initiatief van Koning Boudewijn.

Niets wat er gebeurt in Congo ontsnapt aan de aandacht van de koning. Het onthaal dat hij er gekregen tijdens zijn eerste reis in 1955 heeft zijn gehechtheid aan de kolonie versterkt. Hij vergeet niet dat de schenking door Leopold II



aan België, hem een bepaalde autoriteit en een historische verantwoordelijkheid verleent. Deze is zelfs zodanig dat hij veel aandacht schenkt aan de keuze van de personen belast met de Congolese zaken. Hij hoopte tevergeefs dat Léon Pétillon, gouverneur-generaal van Congo, benoemd zou worden tot minister Van Koloniën bij de samenstelling van de regering Eyskens in juli 1958.

Op 13 januari, op dezelfde dag als de regering, spreekt de

ailleurs, il met en lumière les causes plus politiques des uns et des autres. Depuis trop longtemps, les Congolais attendent l'orientation que la Belgique compte donner à sa politique africaine. Faisant allusion à l'action du précédent gouvernement socialiste-libéral, qui avait amorcé la création d'un réseau scolaire au Congo. Le ministre déclare "On a introduit le virus politique au Congo, sans avoir une idée nette sur les institutions à créer, ni sur la possibilité de donner aux élites noires, une formation politique". Sur le plan international, la répression des incidents de Léopoldville provoque une vague d'indignation. Les émeutes de début janvier révèlent au monde l'existence d'un nationalisme beaucoup plus revendicatif et anti-colonialiste qu'on ne l'imaginait.

Dans ce contexte, le gouvernement de Gaston Eyskens, dès le 13 janvier 1959, tient à préciser que "la Belgique entend organiser au Congo une démocratie capable d'exercer les prérogatives de la souveraineté et de décider de son indépendance". Aucun délai n'est annoncé, mais le mot "indépendance" est lâché par l'autorité métropolitaine. Une commission d'enquête parlementaire s'est envolée pour Léopoldville pour faire la lumière sur les événements de janvier.

La position et l'initiative du roi Baudouin.

Rien de ce qui se passe au Congo n'est étranger au roi. L'accueil qui lui a été réservé lors de son premier voyage en 1955 renforce l'attachement qu'il porte à la colonie. Il n'oublie pas que la donation faite à la Belgique par Léopold II, lui confère une autorité particulière et une responsabilité née de l'histoire. C'est tellement vrai qu'il est très attentif au choix des personnes chargées des questions congolaises. Il avait notamment souhaité en vain que Léon Pétillon, gouverneur général du Congo, soit nommé ministre des Colonies lors de la composition du gouvernement Eyskens en juillet 1958.

Le 13 janvier 1959, le même jour que le gouvernement, le roi parle sur les ondes de l'INR suite aux événements des 4 et 5 janvier à Léopoldville. Il se réfère à ses "illustres prédécesseurs fondateurs et consolidateurs de notre œuvre en Afrique" et aux "quatre-vingts années de services et d'efforts" accomplis par la Belgique. Puis, il ajoute ces paroles historiques "notre ferme résolution est aujourd'hui de conduire sans atermoiements funestes, mais sans précipitation inconsidérée, les populations congolaises à l'indépendance dans la prospérité et la paix". L'objectif est ainsi redéfini par le souverain. En quelque sorte, il faut laisser du temps au temps pour bien faire les choses. Son discours est implicite. Il reconnaît la diversité culturelle puisqu'il parle des populations congolaises. L'avenir lui donnera raison avec les affrontements entre ethnies. Bref, son discours est à l'opposé d'une politique du "lâchez tout". Dans sa lettre du 4 septembre 1959, adressée au premier ministre, le roi rappelle "l'exceptionnelle gravité des décisions à prendre pour l'application du programme du 13 janvier pour assurer la continuité de l'association de la Belgique et du Congo".

La gravité de la situation, dont le roi a conscience, le conduit à retourner au Congo et au Ruanda-Urundi du 16 décembre 1959 au 2 janvier 1960. L'initiative de ce voyage revêt un caractère personnel. Le souci du souverain est d'approcher lui-même l'évolution des événements dans les colonies.

koning op het NIR naar aanleiding van de gebeurtenissen van 4 en 5 januari in Leopoldstad. Hij verwijst naar “zijn illustere voorgangers stichters en bewerkers van ons werk in Afrika” en naar de “ tachtig jaren van diensten en inspanningen van België”. Dan voegt hij er volgende historische woorden aan toe “ons oprecht voornemen vandaag is de Congolese volkeren, zonder schadelijk getreuzel maar ook zonder ondoordachte haast, te leiden naar onafhankelijkheid in voorspoed en vrede”. Het doel is aldus door de koning geherdefinieerd. In zekere zin moet men de tijd laten aan de tijd om de dingen goed te doen. Zijn redevoering is impliciet. Hij erkent de culturele verschillen want hij spreekt over de Congolese volkeren. De toekomst zal hem gelijk geven door de latere confrontaties tussen de stammen. Eigenlijk is zijn redenering tegengesteld aan de politiek van “laat alles schieten”. In zijn brief van 4 september 1959, gericht aan de eerste minister, herinnert de koning aan “de uitzonderlijke ernst van de te nemen beslissingen voor de toepassing van het programma van 13 januari om de voortzetting van de verbondenheid tussen Congo en België te verzekeren”.

De ernst van de toestand, waarvan de koning zich zeer bewust is, doet hem besluiten opnieuw naar Congo en Ruanda-Urundi te gaan van 16 december 1959 tot 2 januari 1960. Het is zijn persoonlijk initiatief. De bekommernis van de vorst is de evolutie van de gebeurtenissen in de koloniën van nabij te ervaren.

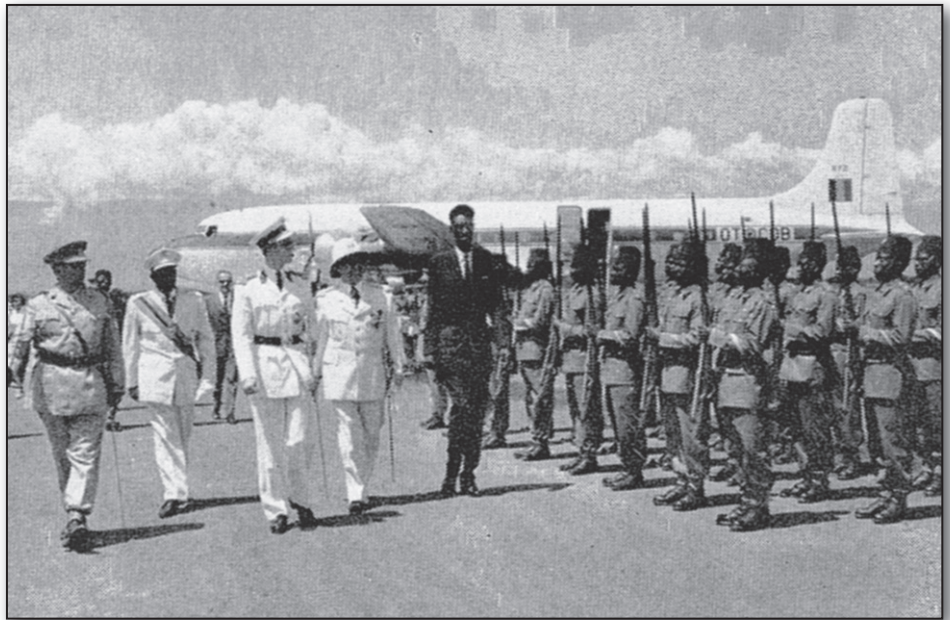
Tijdens zijn radiotoespraak in Stanleystad op 17 december zegt hij “ik heb er aan gehouden me persoonlijk ter plaatse te vergewissen van de fundamentele verwachtingen van de volkeren waarvan de toekomst me zeer aan het hart ligt”.

Deze reis met als doel de zielen en de harten te doorgronden, is ontegensprekelijk de minst besproken, in ieder geval veel minder dan voorgaande reis in 1955. Door de omstandigheden in overhaasting voorbereid, heeft ze nochtans een uitzonderlijk karakter als ging het om een ultieme poging om de gemoederen te bedaren.

Tot slot.

En zo eindigt het jaar 1959, dat zal gekenmerkt worden door verschillende pogingen om de orde in Congo te herstellen. Het is ook in dit kader dat men de politieke betekenis van de “Operatie Simba” van 4 tot 16 juli moet zien: vier gevechtsvliegtuigen CF-100 Canuck begeleid door twee transportvliegtuigen C-119 in Congo. In “De kroniek van de 1 Jachtwing 1946-

Dans son discours à la radio de Stanleyville, le 17 décembre 1959, il proclame “j’ai tenu à venir en personne m’assurer sur place des aspirations foncières des populations dont l’avenir me tient énormément au cœur”.



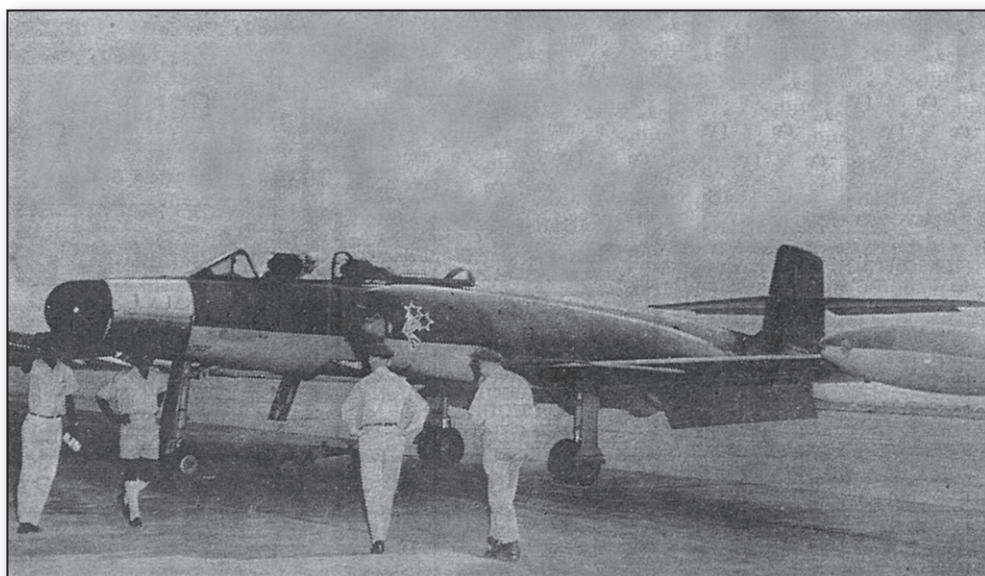
Ce voyage destiné à sonder les âmes et les cœurs, est sans nul doute le moins médiatisé, bien moins en tous cas que le voyage précédent de mai 1955. Préparé dans l’emballage des circonstances, il n’en revêt pas moins un caractère exceptionnel, comme une ultime tentative d’apaisement.

En conclusion.

Ainsi se termine l’année 1959 qui sera marquée par diverses tentatives de retour à l’ordre métropolitain au Congo. C’est aussi dans ce cadre qu’il faut interpréter la signification politique de l’opération “Simba” du 4 au 16 juillet: quatre avions de chasse CF-100 Canuck accompagnés de deux avions de transport C-119 au Congo. Dans “La chronique du 1 Wing de Chasse 1946-1996”, les auteurs Jean Buzin et Jan Govaerts écrivent: “Nos autorités politiques vont décider d’une opération d’intimidation en démontrant

la capacité de notre aviation de chasse à intervenir au Congo”. Bref, il fallait montrer les cocardes au-dessus des grandes villes congolaises, c’était un avertissement à qui voulait l’entendre. Malgré le prestige de ses uniformes, l’administration coloniale belge a perdu beaucoup de son autorité. Le voyage royal sera suivi à Bruxelles d’un Conseil de la Couronne le 18 février 1960. Cette





1996", schrijven de auteurs Jean Buzin en Jan Govaerts: "Onze politieke autoriteiten beslissen tot een intimidatie operatie door te bewijzen dat onze gevechtsvliegtuigen kunnen tussenkomen in Congo". Kort gezegd, men moest onze kokardes tonen boven de grote steden van Congo, een verwittiging aan wie horen wilde.

Ondanks het prestige van haar uniformen heeft de Belgische koloniale administratie veel van haar autoriteit verloren. Na de koninklijke reis wordt in Brussel een Kroonraad gehouden op 18 februari. Deze vergadering zal de beslissingen van de "ronde tafel", geopend enkele dagen na de koninklijke reis, goedkeuren.

Vier maanden later, op 30 juni 1960, zal Congo onafhankelijk worden in de omstandigheden die men kent. Het "dertigjarenplan" werd in zes maanden geliquideerd!

DC-6: bemanning en reisroute.

Deze koninklijke reis werd uitgevoerd met een DC-6 (KY-2 met registratie OT-CDB) van het 21 Smaldeel met als bemanning: Lt Kol Binon (boordcommandant), Cdt R. Baccaert (co- piloot), Adjt Chef P. Deynckens (navigator), Adjt R. Noesen (boordradio), Adjt F. Brisaert (boordmecanicien) en mevrouw I. Mertens (verpleegster-stewardess).

16 dec	Tripoli	5u15
17 dec	Fort Lamy	5u35
	Stanleystad	4u10
19 dec	Usumbura	1u55
21 dec	airtest	2u55
22 dec	airtest	0u25
23 dec	Elisabethstad	2u25
24 dec	Kamina BAKA	1u05
	Elisabethstad	1u00
26 dec	Luluaburg	2u00
28 dec	Leopoldstad	2u05
30 dec	airtest	1u20
31 dec	Coquilhatstad	1u40
01-02 jan	Malta	8u30
	Melsbroek	5u30
Totaal		45u30

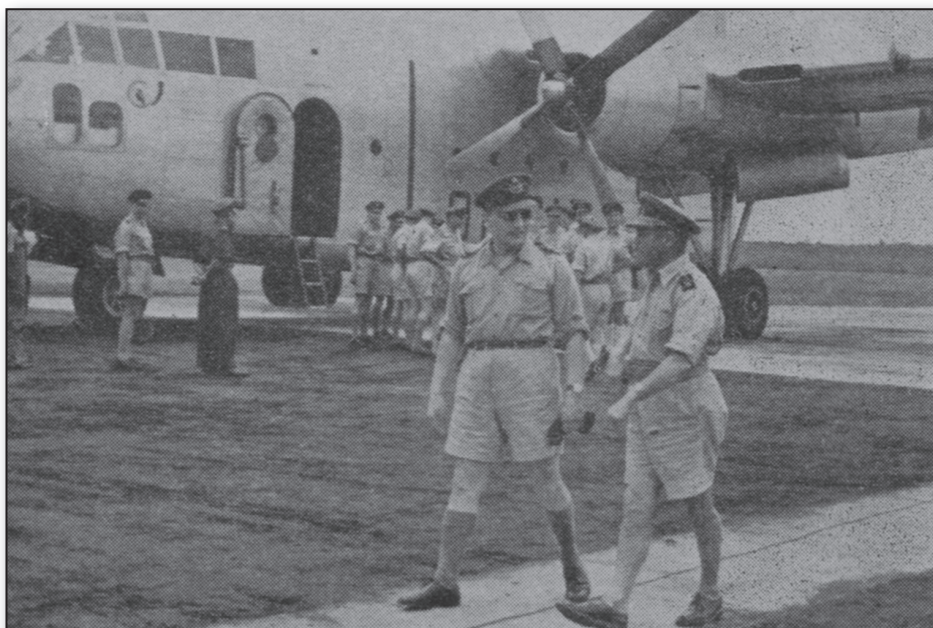
assemblée approuvera les décisions de "la table ronde" ouverte quelques jours après la fin du voyage royal.

Quatre mois plus tard, le 30 juin 1960, le Congo accédait à l'indépendance dans les conditions que l'on connaît. Le «processus de trente ans» fut liquidé en six mois!

DC-6: équipage et itinéraire.

Ce voyage royale a été effectué en DC-6 (KY-2 immatriculé OT-CDB) de la 21 Escadrille avec comme équipage: Lt col Binon (commandant de bord), Cdt R. Baccaert (co-pilote),

Adjt Chef P. Deynckens (navigateur), Adjt R. Noesen (radio de bord), Adjt F. Brisaert (mécanicien de bord) et madame I. Mertens (infirmière-stewardess).



16 déc	Tripoli	5h15
17 déc	Fort Lamy	5h35
	Stanleyville	4h10
19 déc	Usumbura	1h55
21 déc	airtest	2h55
22 déc	airtest	0h25
23 déc	Elisabethville	2h25
24 déc	Kamina BAKA	1h05
	Elisabethville	1h00
26 déc	Luluabourg	2h00
28 déc	Léopoldville	2h05
30 déc	airtest	1h20
31 déc	Coquilhatville	1h40
01-02 jan	Malta	8h30
	Melsbroek	5h30
Total		45h30

2 juli 2009: Het gouden huwelijksjubileum van ons vorstenpaar

Door André Scaillet.
Vertaling Jos Thewissen

Hier is voor ons een gelegenheid om ons geheugen te testen ... en ook onze Dakota-archieven. Op donderdag 2 juli 1959, vindt een zeer mooie huwelijksplechtigheid plaats in de "Empire" zaal van het paleis in Brussel. De toekomstige echtgenoten staan tegenover de burgemeester van Brussel en achter hen de Koninklijke familie met koning Boudewijn, koning Leopold en Prinses Liliane. De heer Cooremans houdt zijn toespraak. Het is voor hem een grote eer Albert, prins van Luik, en Paola Ruffo di Calabria in de echt te mogen verbinden. Vervolgens bevestigt hij dat hij van deze plechtigheid steeds een bijzondere herinnering zal bewaren. Buiten verzamelt zich de menigte rond het paleizenplein, binnen ontvangt prins Albert zijn trouwboekje. Het is 10u20.

Na de klassieke formaliteiten eindigt de burgerlijke plechtigheid en wordt de stoet gevormd die zich naar de kathedraal van Sint Michiel en sint Goedele begeeft. Binnen is deze kerk prachtig versierd. Als het jonge bruidspaar binnen komt, speelt het grote orgel. De jonggehuwden nemen plaats in het koor. Door emoties overmand, kan de prinses haar tranen nauwelijks bedwingen, dit onder de vertederde blik van haar echtgenoot. Het moment is een zeer plechtig. Alle leden van het diplomatieke korps, de voorzitters van beide Kamers en de vertegenwoordigers van de gevestigde lichamen zijn aanwezig. Iedereen luistert zeer aandachtig naar de woorden die door de prins en de prinses worden uitgesproken.

Kardinaal Van Roey sluit de lange plechtigheid af en de stoet vormt zich andermaal, koning Boudewijn ondersteunt zijn grootmoeder koningin Elisabeth.

De lange stoet wagens passeert voor de Albertina waar de detachementen van de gewapende machten en van de rijkswacht de eer betuigen. Na een langzame en bejubelde tocht door de stad stopt de prinselijke wagen voor het paleis van Laken. De bestemming van de huwelijksreis blijft voor de vele nieuwgierigen een geheim, traditie verplicht!

Op 9 juli 1959 licht een weekblad een tipje van de

Le 2 juillet 2009: Les noces d'or de nos souverains

Par André Scaillet.

Voici pour nous, une occasion de tester notre mémoire ... et nos archives au Dakota.

Jeudi le 2 juillet 1959, c'est une très belle cérémonie de mariage qui se déroule dans la salle "Empire" du palais de Bruxelles. Les futurs époux font face au bourgmestre de Bruxelles, et derrière eux, la famille royale avec le roi Baudouin, le roi Léopold et la princess Liliane. Monsieur Cooremans prononce son discours. Il dit l'honneur qui lui échoit d'avoir à procéder à l'union d'Albert, Prince de Liège, et de Paola Ruffo di Calabria. Il poursuit en affirmant qu'il gardera de la cérémonie, un souvenir impressionnant. Tandis que la foule s'implante à l'extérieur, autour de la Place des Palais, le prince Albert reçoit son carnet de mariage. Il est 10h20.

Après les formalités classiques, la cérémonie civile se termine et le cortège se reforme pour se diriger vers la collégiale des Saints Michel et Gudule. L'intérieur de l'édifice est

somptueusement décoré. A l'entrée des nouveaux mariés, les grandes orgues retentissent et le couple prend place dans le chœur. Boulversée par l'émotion, la princesse a peine de retentir ses larmes, sous le regard attendri de son mari. L'instant est solennel. Tous les membres du corps diplomatique, les présidents des Chambres, les différents représentants des Corps constitués sont présents. Tous écoutent attentivement les paroles liturgiques prononcées par les époux.

Le cardinal Van Roey clôture la longue cérémonie et le cortège se reforme, le roi Baudouin tenant à son bras sa grand-mère, la reine Elisabeth.

Le long cortège de voitures passe devant l'Albertine, salué par les détachements des forces armées et de la gendarmerie. Après avoir traversé lentement la ville sous les acclamations, la voiture princière arrive devant le château de Laeken. Beaucoup ignorent à cet instant où se déroulera le voyage de noces, tradition oblige!

Un hebdomadaire du 9 juillet 1959, soulève un coin du voile en titrant "Exclusif, Paola et Albert: une lune de miel aux Baléares". En poursuivant la lecture, on apprend que c'est dans le décor ensoleillé de Majorque, la plus grande des Iles Baléares, que Paola et Albert ont choisi



sluier met als titel: "Exclusief, Paola en Albert: huwelijksreis op de Balearen". Bij het lezen van het artikel vernemen we dat Paola en Albert verkozen om hun huwelijksreis door te brengen in het zonnige decor van Mallorca, het grootste eiland van de Balearen. Er wordt bij verteld dat een Belgisch militair vliegtuig donderdag avond in het geheim de jonggehuwden



van Melsbroek naar Mallorca gebracht heeft waar een speciaal voorbereide villa voor hen klaargemaakt was. Onze Dakota-archieven leren ons dat dit vliegtuig de DC-3 K-16 (OT-CWG) is, toestel gereserveerd voor transport van personaliteiten en nu geconserveerd in het Luchtvaart museum te Brussel. Tijdens deze speciale missie werd het bestuurd door C. Bocquet en A. Debêche. Verder bestond de bemanning uit Triest, Bodart en Moreau (navigator, boordradio en steward). Het vliegtuig vertrekt om 17u10 in Melsbroek en landt rond 20u op Mallorca. De boordcommandant en de boordradio kregen als dank de handtekeningen van de jonggehuwden in hun logboek. De prinses tekende met "Paola de Belgique", heel waarschijnlijk een van de eerste handtekeningen die ze met haar nieuwe titel plaatste. Volledigheidshalve melden we dat de koninklijke Dakota ook dienst deed voor de terugkeer. Op 12 september bracht hij koning Boudewijn naar Barcelona en vloog daarna door naar Madrid waar hij rond 22 uur landt. Volgende morgen, bij het einde van hun huwelijksreis, gingen prins Albert en prinses Paola te Madrid aan boord om 10u20 en landden zij op Melsbroek om 15u10 met als bemanning: Bocquet, Coeckelberghs, Deynckens, Van Steenkiste en Brisart. Deze korte historische herinnering getuigt van ons respect en onze gehechtheid aan de Dynastie. Het is terzelfdertijd een hulde aan de oudgedienden van de 15 Wing.

de passer leur lune de miel. Et de préciser que jeudi soir, un avion militaire belge, décollait presque clandestinement de Melsbroek pour amener les nouveaux mariés dans le plus grand secret à Majorque, où une villa spécialement préparée à leur intention les attendait. Nos archives au Dakota nous apprenent que cet avion est le DC-3 K-16 (OT-CWG), souvent affecté au transport des personnalités et actuellement conservé au Musée de l'Air à Bruxelles. Pour cette mission particulière, il est piloté par C. Bocquet et A. Debêche. L'Equipage est complété par Triest, Bodart et Moreau (navigateur, radio de bord et steward). L'avion décolle de Melsbroek à 17h10 et atterrit à Majorque vers 20h.

Le commandant de bord et le radio de bord, se sont vus gratifiés chacun des autographes des jeunes mariés sur leur carnet de vol. On notera que la princesse a écrit "Paola de Belgique" et que c'est certainement une des toutes premières fois qu'elle signait en cette qualité. Pour être complet, signalons que le Dakota royal servit à nouveau pour le voyage de retour. Le 12 septembre, il conduisit le roi Baudouin à Barcelone et reprit l'air pour se rendre à Madrid où il arriva vers 22h. Le lendemain matin, à l'issue de leur voyage de noces, le prince Albert et la princesse Paola, montèrent à bord à Madrid à 10h20 pour rejoindre Melsbroek à 15h10. Pour l'occasion, l'équipage était le suivant: Bocquet, Coeckelberghs, Deynckens, Van Steenkiste et Brisart.

ANNÉE - JAAR 1954					MONOMOTEUR - EENMOTORIGE		MULTIMOTEURS - MEERMOTORIGE				PASSAGERS		P. S. V. (statut colonne 1 à 10) BILANDEVLICHT (in column 1 to 10)					
MOIS - MAAND	DATE	AVION - VLEIETUIG	PILOTE PILOOT	2 ^e PILOTE 2 ^e PILOOT	MISSION ZENDING	JOUR - DAG	NUIT - NACHT	JOUR - DAG	NUIT - NACHT	1 ^{er} Pilote	2 ^e Pilote	1 ^{er} Pilote	2 ^e Pilote	Passagers	Statut	Werkwoord		
JUN	25	DC 3	K 16	SH	DEBECHE TRAINING	88,15	963,10	2,00	7,10	17,00	963,40	2,00	2,55	2,00	2,55	180,50	5,95	
JUN	26	DC 3	K 16	SH	HACHEAS CABR-LEST					1,30							1,30	
JUN	26	DC 3	K 16	SH	DEYNCKENS LEST-CABR VIP					1,30							0,15	
JUN	27	DEBARQUE	RH 12	SH	NICHEL BR-FT-BR					1,45								
JUN	11	DC 6 A	K 72	SH	BONCKIER BR-ASER-BR					1,30								
C. Flight Signature of Pilot Signature of Pilot Signature of Pilot Signature of Pilot					TOTAL MENSUEL POUR JUN 0,59 UNITÉ : 15 ^e WING 21 ^e ESCADRILE DATE : 30 JULY 1954 Signature of Pilot Signature of Pilot		Heures 287,15 294,8 411,25 579,25 TOTAL JUN 720,90		Heures 18,10 15,00 40,30 7,10 TOTAL JUN 79,50				2,00 4,40 1,20 1,00 11,10		180,50 5,95 1,30 0,15 1,00 11,10 183,50 574,35			
JUN	7	DC 3	K 16	SH	BODART AIR-TEST					0,25								
JUN	2	DC 3	K 16	SH	DEACQUE-FAUST BR-SAN SAN SAN (MUNA)					3,95			2,10				0,65	
JUN	3	DC 3	K 16	SH	BOUAT-MOREAU LEST-BR					0,30								
TOTAL (colonnes 1 à 10) SOM (kolommen 1 tot 10)					6284 heures 25		720,90				79,50		11,10		183,50		574,35	

Ce petit rappel historique témoigne de notre respect et de notre attachement à la Dynastie. Il se veut aussi être un hommage aux anciens du 15 Wing.

Vrijwillige medewerkers van Dakota in het luchtdéfile op 21 juli

Met C-130's in het luchtdéfile, onze redacteur A. Vermeesch vertelt

De nationale feestdag is voor enkele bemanningen en technici van de 15 Wing altijd een speciale dag! Zij komen met vrouw en kinderen kijken naar het vertrek en de landing van de vliegtuigen die deelnemen aan het défilé. Als het werk gedaan is volgt een gezellig samenzijn met BBQ. Maar dit jaar was het ook een bijzondere dag voor een aantal burgers. De minister van Defensie gaf toelating om een aantal burgers te laten meevliegen in de twee Embraers, de Falcon-20 en een C-130. Hierdoor konden o.a. een groot aantal erekorporaals van de 15 Wing en vrijwilligers van de VZW Dakota genieten van een buitengewone vlucht over Brussel. Ik was een van de vele gelukkigen.

Kort na de middag worden zij allemaal ontvangen in de militaire luchthaven met een gratis drankje. De C-130-passagiers, waaronder ikzelf, krijgen uitstekende veiligheidsbriefing in de zaal "Open Skies" door de loadmaster-stewards Mulders en Verleyen. Interessant was de demonstratie van het "Emergency Passenger Oxygen System" (EPOS), een plastieken kap met zuurstofvoorraad om over het hoofd te trekken bij een decompressie in vlucht.

Om 13u woonde ik de briefing van de piloten bij. De formatie van de 15 Wing bestaat dit jaar uit zes vliegtuigen: drie C-130s: CH-04 (piloten Finck en Wijfels), CH-10 (Flamant en Vanhaeren) en CH-07 (Flamang en Gysen); twee Embraers: CE-01 (Grossiels en Campers) en CE-03 (Gouders en Crappe); en een Falcon DA-20 (Barbaix en Terium). De elf piloten luisteren aandachtig naar hun leider voor het défilé Lt Kol G. Finck. Hij geeft hen de vluchtgegevens (altitude 1200 feet, groundspeed 210 knots, runway 25R), de "timing" (15u12 station time, 15u22 start engines, 15u32 taxi, 15u45 take-off, time over target 16u19) en de navigatie (Heist-op-den-berg, Willebroek, Middelburg, Ruiselede, Aalst, Wetstraat).

Verder geeft hij ook nog speciale richtlijnen voor het formatievliegen en de vliegveiligheid. Er nemen in totaal 60

Des bénévoles de Dakota dans le défilé aérien du 21 juillet

Traduction par Gilbert Desmet

Défilé aérien en C-130, notre rédacteur Axel Vermeesch raconte

La fête nationale est toujours une journée particulière pour quelques équipages et techniciens du 15 Wing! Ils viennent avec femmes et enfants pour voir les décollages et atterrissages des avions qui participent au défilé. Quand le travail est terminé, ils participent à un meeting bien sympathique avec BBQ. Mais cette année, c'était aussi une journée spéciale pour un certain nombre de civils. Le ministre de la Défense avait donné son autorisation pour que certains civils accompagnent des vols dans deux Embraer, le Falcon-20 et un C-130. Un grand nombre de caporaux d'honneurs du 15 Wing et des volontaires de l'ASBL Dakota ont entre autres ainsi pu bénéficier d'un vol extraordinaire au-dessus de Bruxelles. J'étais un de ces nombreux heureux.

Un peu après midi, ils sont tous accueillis à l'aéroport militaire avec une boisson gratuite. Les passagers C-130, dont moi-même, recevons un excellent briefing de sécurité dans la salle «Open Skies», exposé donné par les loadmaster-stewards Mulders et Verleyen. Une démonstration très intéressante était celle de l'«Emergency Passenger Oxygen System» (EPOS), un capuchon en plastique avec approvisionnement d'oxygène qui se passe par au-dessus de la tête en cas de décompression en vol.

A 13h j'ai assisté au briefing des pilotes. Cette année, la formation du 15 Wing se compose de six avions: trois C-130: CH-04 (pilotes Finck et Wijfels), CH-10 (Flamant et Vanhaeren) et CH-07 (Flamang et Gysen); deux Embraer: CE-01 (Grossiels et Campers) et CE-03 (Gouders et Crappe); et un Falcon DA-20 (Barbaix en Terium). Les onze pilotes écoutent attentivement leur leader pour le défilé, le Lt Col G. Finck. Il leur fournit les données de vol (altitude 1200 pieds, groundspeed 210 knots, runway 25R), le "timing" (15h12 station time, 15h22 start engines, 15h32 taxi, 15h45 take-off, time over target 16h19) et la navigation (Heist-Op-Den-Berg, Willebroek, Middelburg, Ruiselede, Aalst, rue de la Loi).

Il fournit aussi des directives particulières pour le vol en



vliegtuigen deel aan het defilé; het is dus van belang goed uit te kijken. Na de passage boven Brussel zet de ganse formatie koers naar de basis van Bevekom waar vandaag een "Open Door" plaats vindt. Daarna is het ieder voor zich. Eventueel naar de "holding pattern" tussen Tienen en Luik alvorens op Melsbroek te landen. Opgelet: op het einde van de vlucht kunnen enkele onweders opdagen! Kijk uit! Zoals gepland ga ik tegen 15u12 naar de Hercules CH-07. Als ik de cockpit binnen kom valt de lege zetel van de navigator mij onmiddellijk op. Sedert de "avionics update" heeft de "Flight Management Computer" (FMC) onder andere het werk van de navigator overgenomen! Boordcommandant kolonel B. Flamang en zijn bemanning zijn reeds in het vliegtuig. De flight engineers De Rijcke en Biliet en loadmaster Ceulemans voeren de laatste checks uit terwijl co-piloot onderluitenant D. Gysen alle punten van de navigatie in de FMC tikt.

Alles verloopt stipt volgens planning. "Brussels Control" geeft voor één keer alle voorrang aan de vliegtuigen van de 15 Wing. Stipt om 15u45 gaat de formatie de lucht in. Het lawaai, de geur, de trillingen en de kracht van de C-130 gaven mij het gevoel terug dat ik 22 jaar lang (1972-1994) gekend had in de stoel die nu leeg was! Vijftien jaar geleden deed ik mijn laatste vlucht C-130 naar Deblin in Polen, waar we delen van een Belgische Mirage leverden aan de technische school van de Poolse luchtmacht. Het is fantastisch zoveel jaren later opnieuw met een C-130-bemanning een korte intensieve vlucht te beleven. Ik zie hoe de piloten de navigatie in het oog houden op de FMC en op de kaart. Bij het naderen van Willebroek hoor ik kolonel B. Flamang zeggen "we zijn 40 seconden te vroeg". Lt Kol G. Finck, leider van de formatie, beaamt deze mededeling en neemt onmiddellijk actie door het maken van een vergrote bocht rond het dorpje Middelburg. Eens op koers naar Brussel brengen Kol B. Flamang en Lt Kol T. Flamant hun C-130, in "close formation" met de CH-04

formation et la sécurité aérienne. Au total, 60 avions participent au défilé, il est donc essentiel de réaliser un bon look out. Après le passage au-dessus de Bruxelles, toute la formation prend le cap sur Beauvechain où se tient aujourd'hui un «Open Door». Par après, c'est chacun pour soi. Eventuellement, en direction du «holding pattern» entre Tirlemont et Liège avant d'atterrir à Melsbroek. Attention, des orages peuvent survenir sur la fin du vol! Look out!

Comme prévu, vers 15h12, je me rends vers le CH-07. Quand je rentre dans le cockpit, le siège vide du navigateur me saute immédiatement aux yeux. Depuis l'«avionics update»... c'est le «Flight Management Computer» (FMC) qui a, entre autres, repris le travail du navigateur! Le commandant

de bord, le colonel B. Flamang et son équipage se trouvent déjà dans l'avion. Les flight engineers De Rijcke et Biliet et le loadmaster Ceulemans exécutent les derniers checks pendant que le copilote, le sous-lieutenant D. Gysen introduit tous les points de la navigation dans le FMC.

Tout se passe strictement selon le planning. «Brussels Control» accorde pour une fois la priorité aux avions du 15 Wing. A 15h45 précises, la formation prend son envol. Le bruit, l'odeur, les vibrations et la force du C-130 me rappellent les sensations que j'ai connues pendant 22 ans (1972-1994) dans ce siège qui est maintenant vide! Il y a quinze ans, j'effectuais mon dernier vol C-130 vers Deblin en Pologne où nous avons livré des pièces de Mirages belges à l'école technique de la Force Aérienne Polonaise. Il est fantastique de pouvoir revivre un vol court et intensif avec un équipage C-130 et ce, après tant d'années. Je vois comment les pilotes surveillent la navigation sur le FMC et sur les cartes. En approchant Willebroek, j'entends le colonel B. Flamang déclarer «nous sommes 40 secondes trop tôt». Le Lt Col G. Finck, leader de la formation, approuve cette communication et prend immédiatement action en exécutant un virage plus large autour du village



van Lt Kol G. Finck. Ik maak enkele foto's van het prachtige zicht op de twee andere C-130s. Ik vind het nog steeds indrukwekkend: als één geheel vliegen de drie Hercules-toestellen om 16u19 boven de Wetstraat. Door het rechter cockpitvenster zie ik de personaliteiten op tribunes en de menigte op het Paleizenplein. Hopelijk zien zij ons ook!

Als we koers zetten naar Bevekom pletsen de eerste regendruppels tegen de cockpit-ramen. De piloten relaxen en de formatie wordt nu wat losser maar daarom niet minder mooi voor het publiek op de basis van Bevekom.

Na een intensieve vlucht van ongeveer 45 minuten landen we terug op Melsbroek waar de familieleden van de bemanningen en de technici ons opwachten. Gesprekken

over vroeger en nu met een lekker biertje en een uitstekende BBQ maken deze dag voor mij tot een onvergetelijke belevens.



de Middelburg. Une fois sur le cap vers Bruxelles, le Col B. Flamang et le Lt Col T. Flamant amènent leur C-130 en «close formation» avec le CH-04 du Lt Col G. Finck. Je prends quelques photos de cette vue magnifique sur les deux autres C-130. Je trouve ceci encore toujours impressionnant: comme un tout, les avions Hercules volent au-dessus de la rue de la Loi à 16h19. Au travers de la fenêtre gauche du cockpit, j'aperçois les personnalités

dans les tribunes et la foule sur la place des Palais. Espérons qu'ils nous voient aussi!

En prenant le cap sur Beauvechain, les premières gouttes de pluie ruissellent sur les vitres du cockpit. Les pilotes se relaxent et la formation devient moins serrée mais pas moins belle pour le public sur la base de Beauvechain.

Après un vol intensif d'environ 45 minutes, nous atterrissons à nouveau à Melsbroek où les membres des familles des équipages

et les techniciens nous attendent. Les discussions sur maintenant et avant avec une bonne petite bière et un excellent BBQ ont fait de cette journée un événement que je n'oublierai jamais.

In de Embraer ERJ-135 Mike Arren vertelt

Op dinsdag 21 juli 2009 had ik het genoeg te mogen meevliegen met een van de vliegtuigen van de 15 Wing van Melsbroek, en dit tijdens het luchtdefilé op de Belgische nationale feestdag. Een maand voordien heeft de vzw Dakota, een uitnodiging ontvangen van de bevelhebber van de 15 Wing dat er tien medewerkers van Dakota mochten meevliegen. Aanvankelijk zouden de gelukkigen die mochten meevliegen verdeeld worden over een Airbus A-310 en een Embraer, maar vermits beide Airbusen van het 21 Smaldeel weer met pech aan de grond stonden, werden de genodigden ingeschreven voor de Embraer terwijl enkelen met een C-130H van het 20 Smaldeel mochten meevliegen.

Rond 13u20 kwam ik toe op de Militaire Luchthaven (AML), waar de meeste uitverkorenen reeds waren toegekomen. De nakomers lieten echter niet lang op zich wachten daar onze directeur Jos ons op het hart had gedrukt om zeker ten laatste op 13u30 aanwezig te zijn; anders zou de check-in in het gedrang komen. Iedereen kreeg aan de ingang van de AML zijn "boarding card" mee, en mocht dan wachten in de cafetaria waar dan zou worden aangekondigd wie op welke tijdstippen zou inchecken. Omstreeks 13u45 werd omgeroepen dat de passagiers C-130 met de groene "boarding cards" zich naar de veiligheidsbriefing voor hun vlucht mochten begeven.

Dans l'Embraer ERJ-135 Mike Arren raconte

Mardi, le 21 juillet 2009, j'ai eu le plaisir et l'honneur de pouvoir accompagner un vol en avion du 15 Wing de Melsbroek et ceci, lors du défilé aérien à l'occasion de la Fête nationale belge. Un mois auparavant, l'ASBL DAKOTA, dont je suis membre, avait reçu une invitation du commandant du 15 Wing avec une autorisation de vol pour dix membres du Dakota (avec mes plus vifs remerciements). A l'origine, les chanceux qui avaient eu l'autorisation d'accompagner les vols étaient répartis entre un Airbus A-310 et un Embraer. Toutefois, comme les deux Airbus de la 21 Escadrille étaient cloués au sol, à nouveau confrontés à la malchance, les invités ont été inscrits en Embraer alors que certains ont pu participer dans un C-130 de la 20 Escadrille.

J'arrive à l'Aérogare Militaire (AML) vers 13h20 alors que la plupart des heureux élus étaient déjà arrivés. Les derniers ne se sont pas fait attendre puisque Jos, notre directeur, avait bien insisté pour que nous soyons présents au plus tard à 13h30, sinon, le check-in risquait de poser problème. A l'entrée de l'AML, chacun reçut sa «boarding card» et nous pouvions ensuite attendre à la cafétéria où nous serions tenus informés du moment pour chacun de procéder à son check-in. Vers 13h45, un appel nous informait que les passagers C-130, avec des cartes d'embarquement vertes, pouvaient se rendre au briefing

Omstreeks 14u00 werd omgeroepen dat de passagiers met rode en bruine "boarding cards" zich naar de check-in mochten begeven. Dit waren de passagiers voor de Dassault Falcon 20 CM-02 (bruine cards) en voor de Embraer ERJ-135 CE-01 (rode cards). Ikzelf behoorde samen met Georges, Leonce, Hector, José, Jean, Juliette en Daniel tot deze groep, en dit samen met Rita, die samen met de erekorporaals van de 15 Wing een afzonderlijke uitnodiging had ontvangen. Na eerst de metaaldetector te zijn gepasseerd werden we naar het busje begeleid dat ons naar onze vliegtuigen zou brengen.

Na eerst een tijdje te hebben gewacht (het was namelijk nog heel warm in "onze" Embraer), stapten we aan boord van de Embraer, waar we vrij onze plaatsen mochten kiezen. Ik ben toen links gaan zitten in de veronderstelling dat ik van daaruit evengoed foto's kon nemen van het defilé als aan de rechterzijde. Omstreeks 14u45 werden de motoren van alle deelnemende toestellen opgestart. Na alle checks te hebben doorlopen, taxieden eerst de drie C-130s met de nummers CH-04 (die de leiding nam), CH-10 en CH-07 naar de "treshold" van "runway 25R" van Zaventem. Na de CH-10 volgde onze Embraer en na ons kwamen de Embraer ERJ-145 CE-03 en de Falcon. Ondertussen hadden we een aangename temperatuur in de passagierscabine. We groepeerden samen aan de treshold en, na "clearance" van de verkeersleiding te hebben ontvangen, steeg onze kleine luchtvloot van zes vliegtuigen op.

Onmiddellijk na "take-off" maakten we een scherpe bocht naar rechts (nog tijdens onze klim) naar onze voorziene vlieghoogte van 500 meter waarop we koers naar Heist-op-den-Berg zetten. We hadden een mooi uitzicht op o.a. de zuidelijke kant van Mechelen. Na Heist-op-den-Berg zetten we koers in westelijke richting. Hierbij zagen we Mechelen opnieuw,

maar ditmaal vanuit het noorden, en vlogen we over de forten van Breendonk en Puurs en zagen we ook Gent vanuit het noorden. Vanuit de Embraer zagen we de CH-07 schuin links voor ons vliegen en zagen we hoe de CE-03 in formatie met ons kwam vliegen, zodat de passagiers elkaar door de raampjes konden groeten. De fotografen onder ons maakten van de gelegenheid gebruik om de andere toestellen te fotograferen.

Tussen Gent en Brugge in meende ik het reservevliegveld van Ursel te zien. Kort daarna veranderden we opnieuw van koers en vlogen we ongeveer in zuid-oostelijke richting naar Brussel. In het begin van de bocht zag ik naast de CH-07 ook de twee andere C-130s en vlak voor het uitrollen passeerden de zes Alpha-Jets die de Belgische driekleur over Brussel zouden trekken onder ons. Dit waren dan de laatste toestellen van het defilé die ik zag; want toen bleek

de sécurité de leur vol.

Vers 14h un appel invitait les passagers qui disposaient d'une carte d'embarquement brune ou rouge à se présenter au check-in. Ceci concernait les passagers du Dassault Falcon 20 CM-02 (cartes brunes) et ceux de l'Embraer ERJ-135 CE-01 (cartes rouges). Personnellement, je faisais partie de ce groupe de même que Georges, Léonce, Hector, José, Jean, Juliette et Daniel et ce, avec Rita et les caporaux d'honneur du 15 Wing qui avaient reçu une invitation particulière. Après avoir d'abord passé le détecteur de métaux, nous sommes accompagnés jusqu'au petit bus qui nous amène à l'avion.

Après une petite attente (en effet, il faisait encore très chaud dans «notre» Embraer), nous embarquons à bord de l'Embraer où nous pouvons librement choisir nos places. J'ai opté de m'asseoir à gauche supposant que de cette place je pourrais prendre des photos aussi bien que du côté droit. Vers 14h45 les moteurs de tous les avions participants sont mis en route. Après avoir parcouru tous les checks, les trois C-130 immatriculés CH-04 (qui a pris le lead), CH-10 et CH-07 ont commencé à «taxier» vers le "treshold" du "runway 25R" de Zaventem. Notre Embraer a pris la suite du CH-10 et après nous, l'Embraer ERJ-145 CE-03 et le Falcon ont suivis. Entretemps la température dans la cabine des passagers est devenue agréable. Nous nous sommes regroupés au treshold et après avoir obtenu notre «clearance» du contrôle aérien, notre petite flotte de



six avions prend son envol.

Directement après le "take-off", nous négocions un virage serré vers la droite (et ceci encore lors de notre montée) pour atteindre notre hauteur de croisière de 500 mètres et mettre le cap sur Heist-op-den-Berg. Nous avions une très belle vue sur e.a. le sud de Malines. Après Heist-op-den-

Berg, nous prenons un cap vers l'ouest. De ce fait, nous voyons à nouveau Malines, mais cette fois depuis le nord, nous survolons les forts de Breendonk et de Puurs et nous observons aussi Gand depuis le nord. Depuis l'Embraer, nous observons aussi le CH 07 volant devant nous en oblique gauche et nous voyons aussi comment le CE-03 rejoint notre formation. De cette façon, les passagers des différents avions pouvaient se saluer. Les photographes parmi nous en profitent pour photographier les autres appareils.

Entre Gand et Bruges, je pense avoir aperçu l'aérodrome de réserve d'Ursel. Un peu après, nous changeons une fois de plus de cap et nous volons environ au sud-est vers Bruxelles. Au début du virage, je vois encore deux autres C-130 à côté du CH-07 et peu avant de sortir du virage, les six Alpha-Jets qui doivent afficher les trois couleurs belges

dat de meeste toestellen, zoals de F-16's, langs de rechterzijde passeerden!. Ik had nog het geluk dat de CE-03 aan onze linkerzijde kwam vliegen, zodat ik er een mooie foto van kon nemen.

Op onze vlucht naar Brussel zagen we het zuiden van Gent

en passeerden we Aalst. Tussen deze twee steden door hadden we in de verte ook zicht op de twee koeltorens van de kerncentrale van Doel. Enkele minuten later zagen we links van ons het Atomium en waren we boven Brussel. Het was afwachten of ik nog iets van het defilé op de grond zou zien. Maar alweer hadden de passagiers aan de rechter zijde het meeste geluk.

Na de passage boven Brussel vlogen we nog over de vliegbasis van Beauvechain, en over een flink deel van het oosten van het land. Op een gegeven moment maakten we een grote bocht van 270 graden waarbij we terug noordelijker vlogen tussen Tienen en Sint-Truiden door richting Zaventem. Terwijl onze piloten de landing op runway 25R voorbereidden, zagen wij Aarschot nog onder ons passeren. Gedurende de uiteindelijke daling kregen de passagiers links in het toestel nog een mooi zicht op de verkeerstoren van Zaventem. Toen volgde het afronden en de "touch-down". Tijdens de "landing-roll" werden de remmen bijna maximaal benut omdat de landingsbaan zo snel mogelijk vrij te maken voor naderende toestellen achter ons. Bij de aankomst op de "apron" van Melsbroek, waren de CH-04 en CH-07 reeds aangekomen. Bij het stilleggen van de motoren kwam de CE-03 al aangereden en toen we uitstapten (nadat ik de piloten en de steward heb bedankt voor de mooie vlucht) kwam ook de Falcon CM-02 aan op de "apron".

Als de bus ons terug naar de AML bracht, kwam als laatste de CH-10 terug binnengetaxied. Bij aankomst werden we eerst nog teruggeleid naar de cafetaria, maar al snel konden we om ons naar de loods begeven, waar we nog van een heel lekkere BBQ konden genieten. Daar ontmoette ik enkele oude bekenden van de 15 Wing, die ik gedurende Airshow van Koksijde had leren kennen. Aan tafel kon ik met de andere gelukkige Dakota-medewerkers napraten over de unieke vlucht die we zopas hadden mogen meemaken. Het was een zeer mooie vlucht (dat vind ik toch belangrijker dan een aantal gemiste kansen om vliegtuigen te fotograferen) waarvan ik elke minuut met volle teugen heb genoten. We hadden ook veel geluk met het weer, want we zagen hoe boven Brugge een zware bui was losgebarsten en boven Brussel zagen we vanuit het zuidwesten ook al onweer naderen. Ik ben zeer blij en ook zeer vereerd dat ik als burger en vrijwillige medewerker van het Dakota Documentatiecentrum de kans kreeg om met een militair vliegtuig mee te vliegen, en dit nog wel tijdens het defilé op onze nationale feestdag!



au-dessus de Bruxelles passent en-dessous de nous. C'était les derniers avions du défilé que j'ai vu. Il m'apparut en effet que la plupart des avions, comme les F-16, étaient passés du côté droit! J'avais encore la chance que le CE-03 soit venu se positionner sur notre gauche ce

qui m'a permis d'en tirer une belle photo.

En vol vers Bruxelles, nous avons vu le sud de Gand et nous sommes passés par Aalst. Entre ces deux villes, nous pouvions apercevoir au loin les deux tours de refroidissement de la centrale nucléaire de Doel. Quelques minutes plus tard, nous apercevions l'Atomium sur notre gauche et nous survolions Bruxelles. Je me demandais ce que je pourrais voir du défilé au sol. Mais, une fois encore, les passagers assis à droite ont eu plus de chance.

Après le passage sur Bruxelles, nous avons survolé la base aérienne de Beauvechain et une bonne partie de l'est du pays. A un certain moment, nous avons effectué un virage de 270 degrés et nous volions de ce fait à nouveau vers le nord entre Tirlemont et Saint-Trond en direction de Zaventem. Alors que les pilotes se préparaient à l'atterrissage sur la piste 25R, nous sommes encore passés au-dessus d'Aarschot. Pendant la descente finale, les passagers assis à gauche ont encore eu une belle vue sur la tour de contrôle de Zaventem. L'arrondi et le «touch-down» ont alors suivis. Pendant le "landing-roll", les freins ont été utilisés au maximum afin de libérer la piste au plus tôt pour les avions en approche derrière nous. Arrivés sur l'«apron» de Melsbroek, les CH-04 et CH-07 étaient déjà parqués. A l'arrêt des moteurs, le CE-03 nous avait rejoint et lorsque nous descendions (après que j'avais remercié les pilotes et le steward pour ce vol magnifique), le Falcon CM-02 était aussi sur l'«apron».

Quand le bus nous ramenait vers l'AML, le CH-10 taxiait le dernier. A notre arrivée, nous sommes dirigés à nouveau vers la cafétéria mais très rapidement nous avons pu bénéficier d'un savoureux BBQ. Là, j'ai pu m'entretenir du vol particulier auquel nous venions de participer avec d'anciennes connaissances que j'avais rencontrées lors de l'Airshow de Koksijde. C'était réellement un beau vol (je trouve ceci bien plus important que les chances ratées de photographier des avions) dont j'ai profité quelques minutes à grande bouffées. Nous avons eu aussi beaucoup de chance avec le temps. En effet, au-dessus de Brugge, nous avons vu comment un lourd nuage éclatait en pluie très forte et au-dessus de Bruxelles nous apercevions au sud-ouest un orage qui approchait. Je suis très heureux et honoré d'avoir eu la chance de pouvoir voler en avion militaire comme civil et collaborateur bénévole du Centre de Documentation Dakota et ceci, particulièrement pendant le défilé de notre fête nationale!

15 Wing vandaag

Door Axel Vermeesch

Airbus A330-300 in de 15 Wing: een Europees gebeuren

Het contract

In Dakota News nr 46 van maart meldden wij dat Defensie een tender in de markt bracht om een "wide body" aircraft te leasen. Het zou een "dry lease" worden, d.w.z. Zonder bemanning) voor 2.000 vluchten per jaar. Toen defensie deze zomer het contract toekende aan de Franse maatschappij Avico, verscheen heel wat kritiek in onze pers omdat het niet werd toegekend aan een

Belgische maatschappij (Sabena Technics of aan Abelag). Ook de Vlaamse industriegroep FLAG en verschillende politici mengden zich in het debat, maar de kritiek was volgens minister P. De Crem ten onrechte.

Het Franse Avico, dat luchtvaartdiensten levert voor de strijdkrachten van enkele NAVO-landen, ging de Airbus A330-300 huren van de Portugese chartermaatschappij Hi Fly. Bij een Nederlandse firma op Schiphol onderging het vliegtuig een groot onderhoud, werd het geschilderd en werd er nog een configuratieverandering aangebracht in de cabine.

De levering

Op zondag 25 oktober werd de grote A330-300 in de 15 Wing afgeleverd door een bemanning van Hi Fly met de Portugese registratie CS-TMT. Het personeel van de 15 Wing was op maandagmorgen aangenaam verrast "Belgian Air Force" te lezen op de romp van het reuzetoestel!

Het toestel is in 1995 aangekocht door "International Lease Finance Corporation" (ILFC). Deze maatschappij werd in 1973 opgericht in Los Angeles en is uitgegroeid tot de grootste "lease & sale company" ter wereld met ongeveer 1.000 vliegtuigen. Via leasing kwam de A330-300 in januari 1996 bij Malaysia Airlines en in april 1999 bij Sabena (OO-SFX) terecht. Bij het failliet van Sabena in 2001 leasde ILFC het toestel aan Air Luxor (vroegere naam van Hi Fly) en via sub-leasing kwam het in januari 2004 bij Garuda Indonesia terecht. In 2005 werd het toestel eigendom van de Portugese charter en lease maatschappij Hi Fly.

Le 15 Wing aujourd'hui

Par Axel Vermeesch

Traductions de J. De Brouwer et M-C et P. Buyse

Airbus A330-300 au 15 Wing: un événement européen

Le contrat

Dans le Dakota News no 46 du mois de mars, nous avons signalé que la Défense se démarquait sur le marché en voulant prendre une option de leasing pour ses avions "wide body". Ce sera une option "dry lease" donc sans équipage et pour un quota de 2000 heures de vol par an. Lorsque la Défense confia le contrat

à la société Française Avico, une volée de critiques se répandit dans la presse parce que ce contrat n'était pas conclu avec une société Belge (Sabena technics ou Abelag). Le groupe industriel flamand FLAG secondé par de nombreux politiciens se mêla au débat mais le Ministre De Crem jugea la critique non justifiée.

La société française Avico qui fournit des services aéronautiques à quelques pays de l'OTAN, allait louer l'Airbus A330-300 à la société charter portugaise Hi Fly. Une société Hollandaise basée à Schiphol effectua un grand entretien sur l'avion, le mit aux couleurs belges et effectua quelques modifications de configuration dans la cabine.

La livraison

Le dimanche 25 octobre, un équipage de Hi Fly convoya

le grand A330-300 vers le 15 Wing sous l'immatriculation portugaise CS-TMT. Le personnel du 15 Wing fut heureusement surpris le lundi matin en découvrant "Belgian Air Force" sur le fuselage géant de l'appareil.

L'appareil a été acheté en 1995 par "International Lease Finance Corporation" (ILFC). Cette société a été créée en 1973 et a grandi pour devenir la plus grande "lease and sale company" avec environ 1000 avions. Par le biais de leasing, l'A330-300 arriva en janvier 1996 chez Malaysia Airlines et en avril 1999 à la Sabena (OO-SFX). Lors de la faillite de la Sabena en 2001, ILFC conclut un contrat de leasing avec Air Luxor (l'ancienne dénomination de Hi Fly) et passa via des contrats de sous-leasing chez Garuda Indonesia. En 2005 l'appareil fut acheté par la société portugaise de charter et de leasing Hi Fly.



De opleiding en training

Ondertussen was gestart met de opleiding van vier bemanningen van het 21 Smaldeel. Voor de acht piloten bestond de opleiding uit: drie weken theorie in Madrid, drie weken vluchtsimulator bij "Sabena Flight Academy" in Steenokkerzeel en tenslotte een week operationele conversie A330-300 bij Hi Fly in Lissabon. Het cabinepersoneel werd opgeleid door Hi Fly in Melsbroek.

De eerste opdracht

Eerste opdracht werd uitgevoerd van 4 tot 6 november naar Washington DC alwaar een lading materiaal opgehaald werd bij de "Belgian Military Supply Office" (BMSO). Op de heenvlucht werd 8u30 gevlogen en op de terugvlucht 6u55. Voor deze eerste transatlantische testvlucht waren tien bemanningsleden van de 15 Wing aan boord, bijgestaan door vier personen van de Portugese maatschappij Hi Fly waaronder een ervaren piloot. Voor de tien bemanningsleden van het 21 Smaldeel was deze vlucht zeer leerrijk, in het bijzonder voor de twee piloten Cdt J-L. De Beir en Maj K. De Winter.

Voorstelling aan de media

Op 19 november werd het nieuwe paradepaard van Defensie door minister P. De Crem voorgesteld aan de media die voor de gelegenheid talrijk waren opgekomen. Om 11u30 ging het toestel de lucht in met drie piloten in de cockpit: Cdt P. Antoine (AC), Maj C. De Winter en een piloot van Hi Fly. Aan boord ongeveer 150 passagiers: de genodigden van Defensie, personeel van de 15 Wing en enkele vrijwilligers van de VZW Dakota. De demonstratievlucht ging over de kust en de Ardennen en duurde 1u30 met een interceptie door twee F-16's van Florennes.

Gedurende de vlucht gaf de CEO van Avico een korte toespraak waarin hij de Belgische Defensie dankte voor het geschonken vertrouwen en een grote bedrijfszekerheid van deze A-330 verzekerde. In zijn toespraak benadrukte minister P. De Crem de gunstige voorwaarden van het lease-contract en de bedrijfszekerheid van het vliegtuig. Hij zei ook welke de opdrachten van dit grote vliegtuig zijn: vervoer van personeel en/of materiaal over lange afstand in het kader van buitenlandse militaire opdrachten; verplaatsingen van het staatshoofd of regeringsleden bij officiële bezoeken; vervoer van personeel en/of materiaal van geallieerde krijgsmachten of niet-militaire organisaties in het kader van samenwerkingsovereenkomsten, Belgische economische zendingen en opdrachten voor de NAVO en EU.

De toekomst

Met de aankomst van de Airbus A330-300 doet ook het besturingssysteem "fly by wire" (zoals in de F-16) zijn intrede in de 15 Wing Luchttransport. Meer nog, het is de eerste maal dat een vliegtuig door Defensie geleased

La conversion et l'entraînement

Sur ces entre-faits, la conversion de quatre équipages de la 21 Escadrille avait débuté. Pour les huit pilotes, la conversion consista en trois semaines de théorie à Madrid, trois semaines de simulateurs chez Sabena Flight Academy à Steenokkerzeel et enfin une semaine de conversion opérationnelle A330-300 chez Hi Fly à Lisbonne. Le personnel de cabine reçut sa formation de Hi Fly à Melsbroek.

La première mission

La première mission se déroula du 4 au 6 novembre avec un vol vers Washington où une cargaison de matériel en provenance du "Belgian Military Supply Office" (BMSO) fut embarquée. Le vol aller fut effectué en 8hr30 tandis que le vol retour ne prit que 6hr55. Pour ce premier vol d'essai transatlantique, dix membres d'équipage du 15 Wing étaient à bord encadrés par quatre personnes de la société Hi Fly dont un pilote chevronné. Pour les dix membres d'équipages de la 21 Escadrille ce vol fut particulièrement enrichissant en particulier pour les deux pilotes Cdt J-L De Beir et le Maj K. De Winter.

Présentation aux médias

Le 19 novembre, le nouveau cheval de bataille de la Défense fut présenté par le ministre P. De Crem aux médias qui pour la circonstance s'étaient présentés en masse. A 11hr30, l'appareil décolla avec trois pilotes dans le cockpit: Cdt P. Antoine (AC), Maj C. De Winter et un pilote de Hi Fly. Environ 150 passagers: les invités de la Défense, du personnel du 15 Wing ainsi que quelques volontaires de l'asbl Dakota. Le vol de démonstration d'une heure trente passa par la côte et les Ardennes



où il fut intercepté par deux F-16 de Florennes.

Durant le vol, le CEO de Avico, dans une petite allocution, remercia d'une part la Défense belge pour la confiance qui leur était faite et garantit d'autre part la grande fiabilité d'emploi de cet A330. Dans son discours, le ministre P. De Crem mit l'accent sur les conditions favorables du contrat de leasing ainsi que sur la sécurité d'emploi de l'appareil. Il fit également part de l'usage opérationnel prévu pour ce grand avion: le transport sur des grandes distances de personnel et/ou de matériel dans le cadre de nos missions militaires à l'étranger; le déplacement du chef d'état et des membres du gouvernement lors de déplacements officiels; le transport de personnel et/ou de matériel des forces armées alliées ou d'organisations non gouvernementales dans le cadre de conventions de coopération; les missions économiques belges et des missions pour l'OTAN et l'UE.

L'avenir

Avec l'arrivée de l'Airbus A330-300, le système de pilotage "fly by wire" (comme dans les F-16) fait son entrée au 15 Wing de Transport. De plus c'est la première fois que la Défense "lease" un avion. L'avenir nous dira si cette pratique est plus avantageuse qu'un achat. Une heure de

wordt. In de toekomst moet blijken of dit niet voordeliger is dan aankopen. Een vluchtuur A330 zal Defensie ongeveer 6.000 euro kosten.

In 2010 zal ook moeten blijken of de veel gehoorde kritiek, als zou het vliegtuig voor de Belgische Defensie veel te groot zijn en als zou de maatschappij Hi Fly een bedenkelijke reputatie hebben, terecht is.

De A330-300 zal de twee Airbus A310 toestellen vervangen die sedert 1997 in dienst zijn. De A310 CA-02 is al buiten dienst sedert eind augustus 2009 en de CA-01 zal eind 2010 uit dienst genomen worden. Een zeer grote bedrijfszekerheid zal nodig zijn om minstens 1.500 vluchten met één A-330 per jaar te vliegen i.p.v. de 1.700 uren die de twee A310 vliegtuigen samen gemiddeld per jaar vlogen.

“Many happy landings” voor de bemanningen van dit prachtige vliegtuig A330-300 PS-TMT!

Congo: steun aan MONUC en PPM

De inzet van C-130 vliegtuigen in Congo in steun van de “Mission de l’Organisation des Nations Unies en République Démocratique du Congo” (MONUC) en het “Programme de Partenariat Militaire en République Démocratique du Congo” (PPM DRC) bleven in de laatste drie maanden doorgaan. Het personeel 15 Wing blijft in Congo voor een periode van vijf weken tot een maand alvorens afgelost te worden. In iedere bemanning werden



twee co-piloten voorzien die om beurt de taak van “Air Liaison Officer” (ALO) vervulden.

MONUC – Kisangani

CH-04 van 12 september tot 9 oktober (AC Cdt L. Paelinck), CH-08 van 5 oktober tot 6 november (AC Kapt B. Erens tot 20 oktober, daarna Cdt J. Herman) en CH-05 van 2 november tot 4 december (AC Cdt J. Herman tot 18 november, daarna Cdt L. Paelinck).

Met de laatste geplande opdracht van 26 december tot 14 januari 2010 komt voorlopig een einde aan de zes maanden lange steun aan de MONUC vanuit Kisangani.

Sedert juli 2009 voerden de Belgische C-130s vooral opdrachten uit voor de vreemde troepen van de MONUC die toekwamen in Entebbe, Kigali of Bujumbura. Van daaruit werden zij o.a. overgevlogen naar Kisangani, Kindu, Mbuji-Mayi, Dungu, Gbadolite, Goma, Kananga en Isiro. Sporadisch werden enkele logistieke opdrachten uitgevoerd ten voordele van de “Forces Armées de la République Démocratique du Congo” (FARDC). De

vol A330 coutera à peu près 6000 euro à la Défense.

2010 devra dire aussi si les critiques émises concernant la trop grande taille de l’avion et la réputation douteuse de la société Hi Fly sont fondées.

L’A330-300 remplacera les deux Airbus A310 qui sont en service depuis 1997. L’A310 CA-02 est déjà hors service depuis la fin du mois d’août 2009 et le CA-01 cessera ses activités fin 2010. Une très grande fiabilité sera demandée pour pouvoir effectuer un minimum de 1.500 heures de vol par an avec un seul appareil alors qu’auparavant les deux A310 effectuaient 1.700 heures de vol en moyenne par an.

“Many happy landings” aux équipages de ce magnifique Airbus A330-300 immatriculé PS-TMT!

Le Congo: support au MONUC et au PPM

Dans le cadre du support au MONUC (Mission de l’Organisation des Nations Unies en République Démocratique du Congo) et au PPM DRC (Programme de Partenariat Militaire en République Démocratique du Congo) les missions des appareils C-130 ont continué pendant les trois derniers mois. Avant d’être relayé le personnel du 15 Wing demeure au Congo pour une période de un mois à cinq semaines. Chaque équipage est composé de deux copilotes qui chacun à leur tour remplissent la tâche de «Air Liaison Officer» (ALO).

MONUC – Kisangani. Les diverses missions étaient effectuées par les appareils suivants: le CH-04 (AC Cdt L. Paelinck) du 12 septembre au 20 octobre, suivi par le CH-08 du 5 octobre au 6 novembre (AC Cpn B. Erens jusqu’au 20 octobre, puis le Cdt J. Herman) et enfin le CH-05 du 2 novembre au 4 décembre (AC Cdt J. Herman jusqu’au 18 novembre et après Cdt L. Paelinck).

Une dernière mission est planifiée du 26 décembre prochain jusqu’au 14 janvier 2010. Cette mission mettra provisoirement fin au support au MONUC à partir de Kisangani qui aura duré six mois en tout.

Depuis juillet 2009, les C-130 belges exécutèrent surtout des missions pour les troupes étrangères du MONUC qui arrivaient à Entebbe, Kigali ou Bujumbura. De là elles étaient transportées par la voie aérienne vers Kisangani, Kindu, Mbuji-Mayi, Dungu, Gbadolite, Goma, Kananga et Isiro. Sporadiquement on exécutait également quelques missions logistiques pour le compte du FARDC (Forces Armées de la République Démocratique du Congo). Les équipages de la 20 Escadrille volaient en moyenne 45 heures par mois.

L’ONU loue aussi des avions auprès de compagnies privées de l’Afrique du Sud, du Canada et de l’Ukraine. Cette entière flotte opère à partir de l’aérodrome d’Entebbe (Uganda).

PPM – Kinshasa. C’est le CH-08 (AC T. Britte) qui faisait les missions du 17 août au 24 septembre, suivi par le CH-10 (AC D. Jorissen) pour la période du 21 septembre au 17 octobre. Provisoirement, la dernière mission au profit du PPM a été effectué par le CH-10 (AC J. Van Hellemont) du 24 jusqu’au 30 novembre. Ainsi la formation donnée par les instructeurs des para commandos de Diest aux quelque 445 militaires Congolais, prend fin. D’abord au

bemanningen van het 20 Smaldeel vlogen gemiddeld 45 uren per maand.

De UNO huurt vliegtuigen bij privé-maatschappijen uit Zuid-Afrika, Canada en Oekraïne. Al deze toestellen opereren vanaf het vliegveld van Entebbe (Oeganda).

PPM – Kinshasa

CH-08 van 17 augustus tot 24 september (AC T. Britte) en CH-10 van 21 september tot 17 oktober (AC D. Jorissen). Voorlopig werd de laatste opdracht voor het PPM uitgevoerd door de CH-10 van 24 tot 30 november (AC J. Van Hellefont). Daarmee komt een einde aan de opleiding van 445 Congolese militairen door Belgische paracommando-instructeurs uit Diest. Zij hebben eerst in Kananga en daarna in Kindu Congolese soldaten gevormd voor de "Rapid Reaction Force" van de FARDC, die hopelijk minder zal plunderen en verkrachten dan de gewone troepen.

Gemiddeld vlogen de C-130 bemanningen 60 uren per maand. De voornaamste bestemmingen voor PPM-vluchten vanuit Kinshasa waren: Kananga, Kindu, Kalem, Lubumbashi (bevoorrading van vlees) en Manono.

C-130 naar de Seychellen

Van 6 tot 10 november voerde de C-130 CH-11 (AC T. Flamant) een opdracht uit naar de Seychellen ten voordele van het Belgisch fregat "Louise-Marie" dat sedert september opereert in de Golf van Aden in het kader van de operatie "Atalanta". De bemanning vloog 32 uren. "Atalanta" is de eerste marineoperatie van de Europese Unie. Hoofddoel is de bescherming van humanitaire transporten van het Wereldvoedselprogramma (WFP) van de VN aan Somalië en andere kwetsbare schepen. Daarnaast surveilleert men in gebieden met verhoogde piraterijdreiging uit Somalië. Het fregat dat op 17 augustus vertrok komt op 23 december terug aan in Zeebrugge.

De 15 Wing brengt F-16 detachement naar Jordanië

Tussen 22 oktober en 4 november vlogen vier C-130 vliegtuigen een totaal van 67 uren ter ondersteuning van het F-16 detachement uit de 10 Wing naar de Jordaanse luchtmacht in Azraq. De opdrachten waren: CH-10 van 22 tot 23 oktober met AC Cdt L. Paelinck, CH-10 van 24 tot 26 oktober met AC J. Van Hellefont, CH-11 van 28 tot 29 oktober met AC B. Baudewijn en CH-13 van 4 tot 6 november met AC C. Bibot.

Op de basis van Azraq werd van 18 oktober tot 4 november de "Falcon Air Meet" georganiseerd. Verschillende naties, gebruikers van de F-16, werden hierop uitgenodigd. België stuurde het 349 Smaldeel uit Kleine Brogel met drie F-16's en 42 manschappen van verschillende specialisaties. De vliegtuigen namen tijdens deze meeting deel aan gecombineerde oefeningen, zoals gesimuleerde luchtgevechten en precisie grondaanvallen, maar ook andere evenementen zoals een wedstrijd voor bewapeningsspecialisten. Hierdoor kregen de manschappen de kans om extra ervaring op te doen in een minder gekende regio die qua landschap en weersomstandigheden veel gelijkenissen met Afghanistan vertonen.

Katanga puis à Kindu ils ont formé les soldats congolais pour la «Rapid Reaction Force» du FARDC; espérons qu'ils s'occuperont moins à piller et à violer que les autres militaires des FARDC.

Les équipages C-130 volaient en moyenne 60 heures par mois. Les destinations principales en ce qui concerne les vols PPM à partir de Kinshasa étaient Kananga, Kindu, Kalem, Lubumbashi (ravitaillement en viande) et Manono.

C-130 vers les Seychelles

Du 6 au 10 novembre le C-130 CH-11 (AC T. Flamant) a rempli une mission vers les Seychelles dans le but d'approvisionner la frégate belge «Louise Marie». Ce navire opère depuis septembre dans le Golfe d'Aden dans le cadre de l'opération «Atalanta». L'équipage du CH-11 y mettait 32 heures de vol. «Atalanta» est la première opération maritime de l'Union Européenne. Le but principal est la protection des transports humanitaires faisant parti du programme alimentaire mondial (PAM) des NU destinés à la Somalie et de protéger également d'autres bateaux vulnérables. En plus on surveille les eaux menacées par les pirates venant de Somalie. La frégate, partie le 17 août, rentrera le 23 décembre à Zeebrugge.

Le 15 Wing transporte un détachement F-16 vers la Jordanie

C'est entre le 22 octobre et le 4 novembre que quatre appareils C-130 faisaient 67 heures de vol en support du détachement F-16 du 10 Wing qui se rendait à la base de la Force Aérienne jordanienne Azraq. Les missions étaient: le CH-10 (AC Cdt L. Paelinck) le 22 et le 23 octobre, le CH-10 (AC Cdt J. Van Hellefont) du 24 au 26 octobre, le CH-11 (AC le Cdt B. Baudewijn) le 28 et le 29 octobre et le CH-13 (AC Cdt C. Bibot) du 4 au 6 novembre.

Du 18 octobre au 4 novembre le «Falcon Air Meet» était organisé sur la base aérienne d'Azraq. De diverses nations

se servant de F-16 y étaient invitées. La Belgique envoyait la 349 Escadrille de Kleine Brogel avec trois F-16 et 42 hommes des différentes spécialités. Pendant cette meeting, les avions



participaient à des exercices combinés, entre autres des combats aériens simulés et des attaques de précision contre des objectifs au sol.

A part cela, il y avait également d'autres événements comme par exemple un concours pour des spécialistes armuriers. Grâce à cet exercice, le personnel a pu acquérir une expérience supplémentaire dans une région moins connue mais comparable au paysage et conditions météorologiques d'Afghanistan.

Airbus A-400M



Airborne, at last

Happy New Year



The 15Wing Dakota team