



# DAKOTA *News*

N° 51 - Sept  
Sept 2010



## Airbus A-400M

*"The grizzly story"*

# Inhoud



# Sommaire

Blz 3 : Editoriaal



P 3 : Editorial

Blz 4 : Dakota flash



P 4 : Dakota flash

Blz 7 : The grizzly story:  
Airbus A-400M

P 7 : The grizzly story:  
Airbus A-400M

Blz 14 : 15 Wing vandaag



P 14 : 15 Wing aujourd'hui

Blz 22 : Uit de archieven:  
reisinlichtingen voor  
passagiers DC-6



P 22: De nos archives:  
Informations pour  
passagers DC-6

*(Pictures A-400M, courtesy of  
Airbus Industries)*

**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](http://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](http://www.dakota15wing.be)**

Webmaster : J.P. Van Doorselaer



# Editoriaal

Op 19 augustus 2010 verspreidt het persagentschap BELGA volgend bericht:

*“Dakota museum haalt C-41 uit Oostende naar Melsbroek. Het Dakota Documentatiecentrum in Melsbroek heeft een C-47 Dakota op de kop kunnen tikken. Het toestel staat bijna twintig jaar verlaten op de luchthaven van Oostende. Het toestel vervoegt de andere vliegtuigen die het museum van het centrum bezit. Het toestel verkeert in een slechte staat, na twee decennia stilstand. Het vliegtuig zal wellicht in september naar Melsbroek overgebracht worden, aldus kolonel B. Flamang, commandant van de 15 Wing. Een team van het Dakota Historical Center is ter plaatse de transfer al gaan voorbereiden. Het museum bezit reeds een C-119 "Flying Boxcar" en een Percival "Pembroke", twee vliegtuigtypen die hebben gediend bij de 15 wing. De C-47 vervoegt dit rijtje. .... De C-47, ingeschreven als LX-DKT en eigendom van de VZW Legend Air, werd in 1943 gebouwd en staat sinds 1992 in Oostende als gevolg van een botsing met een Boeing 707”.*

Wij zijn fier dit bericht vandaag te kunnen bevestigen!

Al sinds 2003 heeft onze vereniging stappen ondernomen om in het bezit te komen van dit toestel. Juridische geschillen verhinderden echter enige vooruitgang in dit dossier, tot er plots verleden jaar een doorbraak kwam. We danken de eigenaar en allen die ons de voorbije jaren geholpen hebben om dit te verwezenlijken. We hebben de DC-3, zoals onze andere toestellen, ingebracht in het patrimonium van het Koninklijk Legermuseum. Het toestel zal in Melsbroek geplaatst worden, waar het door onze vrijwilligers zal gerestaureerd worden. In een van onze volgende nummers zullen wij u uitgebreid berichten over de geschiedenis van dit toestel, de onderhandelingen en de werkzaamheden van onze ploeg "Restore Boxcar" in Oostende en in Melsbroek.

Vorig jaar was het Europees programma voor de bouw van de militaire Airbus A-400M op sterven na dood, maar na de eerste testvlucht in december kreeg het programma toch nog een nieuw elan. Omdat dit programma van het grootste belang is voor de Belgische Defensie en de 15 Wing, zal Dakota News u vanaf nu uitvoerig informeren over het verleden, heden en toekomst ervan: de "Grizzly story". In dit nummer leest u het eerste deel van van een artikel geschreven door generaal vlieger o.r. V. Mardaga. Naast deze artikels, zal onze medewerker M. Arren in de volgende nummers telkens een "update" van de "Grizzly story" geven.

Uw persoonlijke uitnodiging voor ons jaarlijks Breugeldenfeest op vrijdag 29 oktober werd u reeds per post opgestuurd. Inschrijven is nog altijd mogelijk. Gans het team vrijwilligers van de VZW DAKOTA hoopt u met familie en vrienden bij die gelegenheid talrijk te mogen ontmoeten.

René Hoeben  
Voorzitter



# Editorial

Le 19 août, l'agence de press BELGA publie la dépêche suivante :

*«Le musée Dakota de Melsbroek récupère un C-47 Dakota. Le centre de documentation Dakota, installé dans les locaux du 15*

*Wing à Melsbroek, a récupéré un avion C-47, alias Dakota, à l'abandon depuis une vingtaine d'années sur l'aéroport d'Ostende pour l'adjoindre aux appareils historiques qu'il possède déjà, a-t-on appris jeudi de source militaire. Cet avion, en triste état après deux décennies d'abandon, sera transféré sans doute en septembre vers Melsbroek, a indiqué le commandant du 15 wing, le colonel B. Flamang, à l'agence BELGA. Une équipe du Dakota Historical Center s'est déjà rendue sur place pour préparer ce transfert, a-t-il ajouté. Le musée possède déjà un C-119 «Flying Boxcar» et un Percival «Pembroke», deux types d'avions qui ont aussi servi au sein du 15 Wing, exposés dans une cour du quartier Groenveld à Melsbroek. Le C-47, anciennement immatriculé LX-DKT et propriété de l'ASBL Legend Air, a été construit en 1943. Il est abandonné à Ostende depuis 1992 à la suite d'une collision avec un Boeing 707».*

Aujourd'hui, nous sommes fiers de pouvoir confirmer cette dépêche!

Dès 2003, notre association entamait les démarches nécessaires afin d'entrer en possession de cet appareil. Certains différents juridiques avaient mis un frein au projet quand une solution fût trouvée l'an passé. Nous remercions le propriétaire de l'avion ainsi que tous ceux qui nous ont aidés à réaliser ce projet. Tout comme les autres appareils, ce DC-3 a été joint au patrimoine du Musée Royal Militaire. L'appareil sera placé à Melsbroek où il sera restauré par nos bénévoles. Dans un de nos prochains numéros, nous vous relaterons en détail l'histoire de cet avion, les négociations dont il a fait l'objet et les activités de notre équipe «Restore Boxcar» à Oostende et Melsbroek.

L'an dernier, le programme européen pour la construction d'un Airbus A-400M était pratiquement abandonné quand, suite au premier vol d'essai en décembre dernier, il prit un nouvel élan. Ce programme étant d'une importance capitale pour la Défense belge et le 15 Wing, Dakota News vous informera dorénavant sur le passé, le présent et le futur de cette «Grizzly story». Dans ce numéro, vous trouverez la première partie d'un article écrit par le général aviateur e.r. V. Mardaga. En plus de ces articles, notre collaborateur M. Arren vous donnera un «update» de la «Grizzly story» dans nos prochains numéros.

Votre invitation personnelle pour notre fête breughelienne annuelle des membres, le vendredi 29 octobre 2010, vous a été adressée par la poste. Il y a toujours moyen de s'inscrire. Tout l'équipe de volontaires de l'ASBL Dakota espère vous y rencontrer accompagné de votre famille et de vos amis.

René Hoeben  
Président

# Dakota Flash

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

## Bezoeken aan ons Documentatiecentrum Dakota

In juni heeft Dakota zes groepsbezoeken ontvangen: Orde van de Prinsen der Vlaamse Ardennen (met CO 15 Wing), OKRA-Trefpunt 55 Plus Alken, 10 Det 3 Para, het Rodenbachfonds Vlaanderen, de Culturele Kring "Boontje" uit Sint-Niklaas en het Koninklijk Atheneum Keerbergen. Op die manier maakten ongeveer 240 geïnteresseerden kennis met ons centrum.

Zoals vorig jaar stelden wij op 30 juni onze infrastructuur ter beschikking van de Korpsverste voor de organisatie van zijn trimestriële drink.

Omdat de 15 Wing in juli en augustus geen groepsbezoeken ontvangt, waren er ook geen aan het Dakota documentatiecentrum. Wel kregen we enkele gezinnen met kinderen en een aantal individuele personen over de vloer.

## Jaarlijkse maaltijd effectieve en ereleden op 25 juni

Ook dit jaar organiseerde onze PR-dame Rita Deneve deze jaarlijkse maaltijd voor onze effectieve en ereleden in het restaurant "de Lork" in Boortmeerbeek. Zowel het menu als de sfeer waren uitstekend! Op het einde van de gezellige avond schonk Rita alle aanwezigen een zeer gewaardeerd geschenkje.

## Dakota-stand op stap

Jean Dries installeerde onze stand op de "Dagen van de KNLu" te Gilze-Rijen (NL) op 18 en 19 juni en ook, met de hulp van enkele leden van zijn ploeg, op de International Air Show in Bevekom op 3 en 4 juli.

## De BBQ "Restore Boxcar"

Op maandag 9 augustus organiseerde de ploeg "Restore Boxcar" haar traditionele jaarlijkse BBQ voor al onze vrijwillige medewerkers en ereleden met hun dames en enkele genodigden. Zoals in het verleden verzorgde Norbert Niels het aperitief en stond Jos Ackermans achter de het vuur. Wij danken de op rust-gestelde generaals M. Terrasson, W. Debrouwer, M. Mandl, kolonel op rust en mevrouw R. Geirnaert en enkele officieren van de 15 Wing voor hun gewaardeerde aanwezigheid en hun morele steun.



Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Traductions de P. et M-C. Buyse et J. Ackermans

## Visites au Centre de Documentation Dakota

En juin, le Dakota a reçu six visites de groupes: l'Ordre des Princes des Ardennes flamandes (avec le CO du 15e Wing), l'OKRA 55 Plus de Alken, le 10 Det du 3 Para, le Fonds Rodenbach Vlaanderen, le Cercle Culturel "Boontje" de Sint-Niklaas et l'Athénée Royal de Keerbergen. Ainsi, environ 240 personnes intéressées ont appris à connaître notre centre. Comme l'année dernière, nous avons mis, le 30 juin, notre infrastructure à la disposition du chef de corps du 15e Wing pour l'organisation de sa réception trimestrielle.

Parce que le 15 Wing n'acceptait pas des visites de groupes en juillet et août, il n'y en avait pas non plus à notre Centre de documentation Dakota. Nous avons bien reçu quelques familles avec enfants et un certain nombre de visiteurs individuels.

## Dîner annuel pour nos membres effectifs et honoraires le 25 juin.

Cette année encore, notre dame PR Rita Deneve a organisé ce dîner annuel pour nos membres effectifs et honoraires au restaurant "De Lork" à Boortmeerbeek. Tant le menu que l'ambiance étaient excellents! À la fin de la soirée Rita a remis à tous les participants un cadeau très apprécié.

## Notre stand Dakota

Le 18/19 juin, Jean Dries a installé notre stand lors des "Journées de la KNLu" à Gilze-Rijen (NL), et aussi, avec l'aide de certains membres de son équipe, à l'International Airshow à Beauvechain le 3 et 4 juillet.

## Le BBQ "Restore Boxcar"

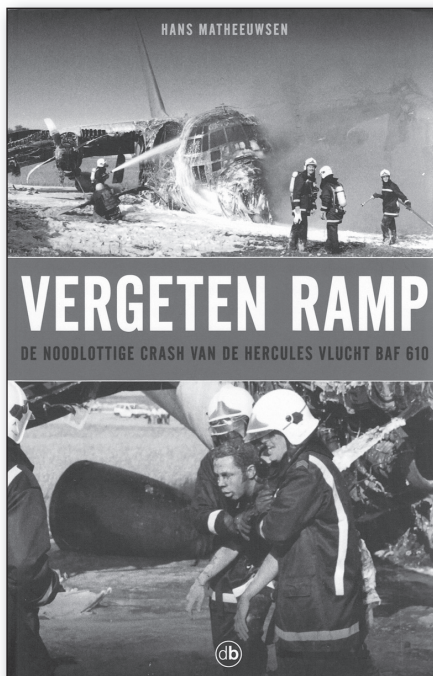
Le lundi 9 août, l'équipe "Restore Boxcar" a organisé son BBQ annuel traditionnel pour tous nos collaborateurs volontaires et membres honoraires avec leurs épouses et quelques invités. Comme par le passé, Norbert Niels a offert l'apéritif et Jos Ackermans était derrière les feux. Nous remercions les généraux à la retraite M. Terrasson, W. Debrouwer, M. Mandl, le colonel à la retraite et Mme R. Geirnaert et quelques officiers du 15e Wing pour leur présence appréciée et leur soutien moral.



### Nieuwe aanwinst voor onze bibliotheek

Wij hebben een tweede boek over de ramp met de C-130 in Eindhoven aangekocht. In 2001 publiceerde Editons Luc Pire het boek "C-130 d'Eindhoven: affaire crashée" door René-Philippe Dawant.

Acht jaar later publiceert de Nederlandse uitgeverij "de boekenmakers" het boek "Vergeten ramp, de noodlottige crash van de Hercules vlucht BAF 610" door Hans Matheeuwsen. Op basis van uitgebreid dossieronderzoek en gesprekken met betrokkenen, reconstrueert deze journalist de Herculesramp die 34 levens eiste. Zeven muzikanten van het fanfarekorps Koninklijke Landmacht overleefden de crash. De ramp na de ramp, de jarenlange nasleep, bepaalt het beeld van dit tragische ongeval. Niemand nam ooit de verantwoordelijkheid op zich, de ramp werd simpelweg vergeten. Door nieuwe informatie is dit onthullende boek een pleidooi geworden voor heropening van het onderzoek. Deze reconstructie draagt bovendien bij tot het voorkomen van dergelijke tragedieën in de toekomst. Als redactiechef bij het Eindhovens Dagblad deed Hans Matheeuwsen vanaf 1996 voor die krant verslag van de Herculesramp.



### Nouvelle acquisition pour notre bibliothèque

Nous avons acheté un second livre concernant l'accident du C-130 à Eindhoven. En 2001, les Editions Luc Pire publiaient l'ouvrage de René-Philippe Dawant «C-130 d'Eindhoven: affaire crashée».

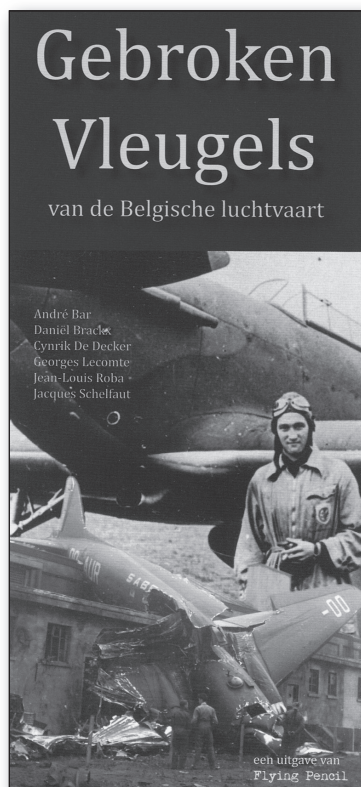
Huit ans plus tard suit un nouveau livre «Vergeten ramp, de noodlottige crash van de Hercules vlucht BAF610» et publié aux Pays-Bas par l'éditeur De Boekenmakers. En se basant sur une enquête approfondie et à l'aide d'amples entretiens avec des personnes concernées, ce journaliste reconstruit cette catastrophe qui a coûté 34 vies humaines. Sept musiciens de la fanfare de la «Koninklijke Landmacht» survécurent le crash. La catastrophe après la catastrophe, les tristes conséquences pendant tant d'années, déterminent la perception de cet accident tragique. Jamais personne n'en prit la responsabilité, la catastrophe fût tout simplement oubliée. Grâce à de nouvelles informations ce livre révélateur constitue un plaidoyer pour la réouverture de l'enquête. Cette reconstruction contribuera en outre à la prévention de pareils accidents dans l'avenir. Depuis 1996, le rédacteur en chef Hans Matheeuwsen avait déjà publié beaucoup d'articles au sujet de ce crash du Hercules pour son journal «Het Eindhovens Dagblad».

### Verschijnt binnenkort: "Gebroken vleugels van de Belgische luchtvaart"

Zes luchtvaartauteurs, allemaal lid van de "Belgian Aviation History Association" (BAHA), werkten samen aan een studie van alle ongevallen waarbij burgers en militairen het leven lieten ten dienste van de Belgische luchtvaart. Het boek is chronologisch samengesteld beginnende met Daniël Kinet, het eerste Belgisch dodelijk slachtoffer in 1910 en het tiende slachtoffer in de geschiedenis van de luchtvaart. Het boek telt bijna duizend biografieën, veel foto's en een index op naam en locatie. Het is een handig naslagwerk, maar tevens een eerbetoon aan hen die omkwamen tijdens het realiseren van de grootste droom van de mens of tijdens zijn strijd om de vrijheid!

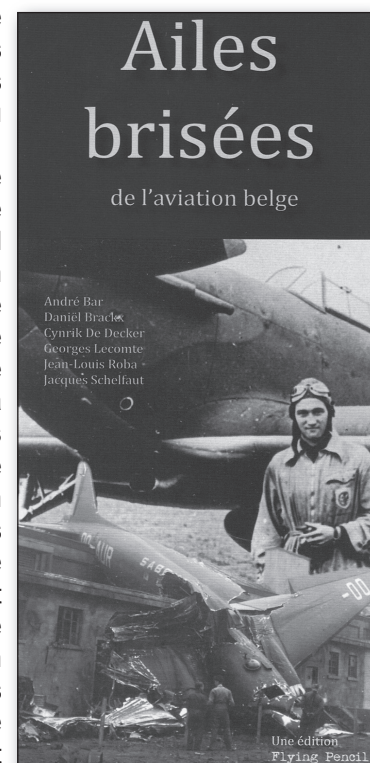
Het boek kost 39 euro (34 euro bij voorinschrijving tot 1 oktober) en kan besteld

worden bij de uitgeverij "Flying Pencil", Dorp 80, 9320 Erembodegem (Tel 053/410703).



### A paraître bientôt: "Ailes brisées de l'aviation belge"

Six auteurs aéronautiques, tous membre de la «Belgian Aviation History Association» (BAHA) ont collaboré pour produire une étude de tous les accidents dans lesquels des civils et des militaires ont perdu la vie au service de l'aviation belge. L'ouvrage est composé de façon chronologique commençant par Daniël Kinet. Ce dernier a été en 1910 la première victime mortelle belge et la dixième victime dans l'histoire de l'aviation. Le livre compte à peu près mille biographies munies de beaucoup de photos et comprend un index des noms et des lieux. Cet ouvrage de référence et d'histoire est également un hommage à ceux qui ont péri en voulant réaliser le plus grand rêve de l'humanité ou qui ont trouvé la mort dans la bataille pour la liberté des nations! Le livre coûte 39 euro (34 euro en souscription avant le 10 octobre) et peut être commandé directement chez l'éditeur «Flying Pencil», Dorp 80 à 9320 Erembodegem (tél. 053/410703).



## Leden schrijven ons

**Georges Bero** liet ons weten dat hij verkeerdelijk vermeld werd in de inleiding van het artikel "Drama in Luluaburg 10 juli 1960" (Dakota News nr 50 blz 13). Hij is het niet die ons de anonieme getuigenis bezorgde, maar wel een andere Dakota-vrijwilliger José Dechambre.

**André Muller:** *"Ik hou eraan jullie heel eenvoudig van harte te feliciteren met de verzorgde vorm van het laatste nummer van Dakota News. Het is van een merkwaardige kwaliteit zowel voor de vorm als voor de inhoud. Nogmaals bravo!"*

**Jean-Claude Heurter:** *"Proficiat voor dit prachtig nummer 50 en ook voor de DVD met alle oude nummers".*

**Paul en Marie-Christine Buyse:** *"Wij feliciteren u en uw redactieraad voor het werkelijk prachtig magazine dat werd uitgebracht ter gelegenheid van het verschijnen van het 50ste nummer. Deze uitgave mag overal gezien worden en kan tot voorbeeld worden gesteld! Een goed idee is de zeer interessante DVD in bijlage."*

**Hangar Flying** (op de website): Proficiat aan het Dakota Documentatiecentrum voor het 50ste nummer Dakota News, met een unieke DVD met daarop in PDF alle voorgaande edities.

**Roger Verbeeck:** *"Eerst en vooral mijn felicitaties voor het laatste nummer "Dakota News". Inhoudelijk zeer interessant voor de artikels over de 15de Wing in de toenmalige Congo en meer bepaald over de FATAC waarvan ook ik deel heb uitgemaakt. Wegens ziekte en een heelkundige ingreep kon ik zelf niet aanwezig zijn op de door u georganiseerde vergadering betreffende de FATAC (26 november 2009). Tevergeefs heb ik in uw artikel gezocht naar het jaar 1967; en meer bepaald de maand juli toen er plots een einde gekomen is aan de aanwezigheid van bemanningen in de Congo. Of dit een bewuste keuze is laat ik terzijde. Geachte heer redacteur, zowel het hierbij gevoegde artikel als mijn vorig artikel "Mission Kisangani 1967" (Dakota News nr 28) is authentiek. Ik heb nog altijd niet begrepen heb waarom in uw overzicht deze data werden verzwegen".*

**Antwoord van de redactieraad:** *"Het is nooit onze bedoeling geweest in dit nummer de FATAC uitgebreid aan bod te laten komen. Zoals gezegd op de FATAC-workshop in november 2009, is het nog steeds onze intentie om in de toekomst uitgebreid over de FATAC te schrijven in Dakota News, misschien zelfs in een speciaal nummer. Wij zijn u dankbaar voor uw tweede artikel over het gebeuren in Stanleystad in juli 1967 dat wij graag publiceren in dit nummer".*

### De VZW Dakota dankt:

**Cdt VI b.d. André Goeman** voor de schenking van het merkwaardige boek uitgegeven in Zaïre ter gelegenheid van tien jaar Mobutu-bewind: "Mobutu Sese Seko, Action et Paroles 1965-1975".

**Thierry Ravet** voor de schenking van de speciale brochure uitgegeven ter gelegenheid van de "Open Door HQ COM(BE)TAF van 27 tot 28 mei 1987 te Evere/Haren". Dit beknopte werk geeft een uniek overzicht van de Belgische luchtvaart van 1914 tot 1950.

**Serge Van Heertum** voor de schenking van twee prachtige Congolese landschaptekeningen in Chinese inkt van een onbekende Congolese kunstenaar.

## Nos membres nous écrivent

**Georges Bero** nous communique qu'il a été mentionné à tort dans l'introduction à l'article «Drame à Luluabourg le 10 Juillet 1960 (Dakota News N° 50 p. 13). Ce n'est pas lui qui nous a fourni le témoignage anonyme, mais bien Jose Dechambre, un autre bénévole du Dakota.

**André Muller:** *"Je tiens tout simplement à vous féliciter pour la nouvelle mouture de votre revue Dakota News, d'une qualité remarquable tant sur le fond que sur la forme. Encore bravo!"*

**Jean-Claude Heurter:** *«Félicitations pour ce superbe Dakota News N° 50 et pour le DVD avec tous les numéros précédents.»*

**Paul et Marie-Christine Buyse:** *«Nous vous félicitons, ainsi que votre comité de rédaction pour le magazine merveilleux qui a été publié pour marquer la publication du 50<sup>ième</sup> numéro. Cette édition mérite la publicité et peut même servir de modèle! C'était aussi une excellente idée d'y joindre le très intéressant DVD.»*

**Hangar Flying** (sur leur site web): félicitations au Centre de Documentation Dakota pour ce 50<sup>ième</sup> numéro du Dakota News, avec un unique DVD, réunissant toutes les éditions précédentes au format PDF.

**Roger Verbeeck:** *Tout d'abord mes sincères félicitations pour le dernier numéro de «Dakota News». Les articles sur le 15 Wing au Congo de l'époque et plus spécifiquement du FATAC dont j'étais membre moi-même, étaient très intéressants. Suite à une maladie et une opération, il m'était impossible d'assister à la réunion que vous aviez organisée en date du 26 novembre 2009 et qui traitait l'histoire du FATAC. Pour revenir sur l'article en question, j'ai en vain cherché l'année 1967 et plus spécialement le mois de juillet lorsque la présence des équipages au Congo était brusquement terminée. Je passe sur la question si oui ou non cette décision était prise intentionnellement. Cher rédacteur, aussi bien l'article ci-joint, que mon article précédent «Mission Kisangani 1967» (Dakota News no 28) est tout à fait authentique. Jusqu'au jour d'aujourd'hui je n'ai pas encore pu comprendre pourquoi vous n'avez pas mentionné ces dates et faits dans votre aperçu».*

**Réponse de la rédaction:** *«Nous n'avons jamais eu l'intention de traiter la FATAC en détail dans ce numéro. Comme indiqué dans le FATAC workshop en Novembre 2009, nous comptons toujours publier dans l'avenir de nombreux articles sur la FATAC dans notre Dakota News et, peut-être, d'y consacrer un numéro spécial. Nous vous remercions pour votre deuxième article sur les événements de Stanleyville en juillet 1967 que nous sommes heureux de publier dans ce numéro».*

### L'ASBL Dakota remercie:

**Le Cdt Avi e.r. André Goeman** qui nous a fait cadeau du livre «Mobutu Sese Seko, Action et Paroles 1965-1975», un ouvrage remarquable publié au Zaïre pour marquer les dix ans du régime de Mobutu.

**Thierry Ravet** qui nous a remis une brochure spéciale, publiée à l'occasion du "Open Door QG COM (BE) TAF de 27 à 28 mai, 1987 Evere / Haren". Cet ouvrage concis fournit un aperçu unique de l'aviation belge de 1914 à 1950.

**Serge Van Heertum** pour le don de deux magnifiques paysages congolais, dessinés en encre de Chine par un artiste inconnu congolais.



# “The grizzly story”

## De militaire Airbus A-400M

In de vorige edities van Dakota News hielden we u regelmatig op de hoogte van de ontwikkeling van de A-400M, waarvan België er zeven heeft besteld om de elf C-130's van het 20 Smaldeel te vervangen. Dit Europees programma raakte in de loop der jaren zodanig achter op de planning dat de eerste testvlucht uiteindelijk met drie jaar vertraging plaats vond in december 2009. en verschillende deelnemende landen begonnen te twifelen aan de haalbaarheid ervan. Het programma kreeg een zware klap toen Zuid-Afrika in november 2009 een bestelling van acht toestellen afzegde. Toen Airbus overwoog een einde te maken aan het programma, hielden de deelnemende Europese landen verschillende keren overleg gedurende de eerste drie maanden van 2010. Er werd een nieuw akkoord bereikt over de verdeling van de extra kosten (ongeveer drie miljard euro) en een nieuw leveringsschema.

Ondertussen kreeg het programma een nieuw elan. De vijf vliegtuigen van de ontwikkelingsvloot werden door de testpiloten “Grizzly” gedoopt. De prototypes, Grizzly 1, 2 en 3, vlogen reeds meer dan 500 uren in het testprogramma. Grizzly 4 zou vanaf einde dit jaar ook ingezet worden.

Lt Kol VI Ir Tanguy Flamant, boordcommandant C-130 en gewezen bevelhebber van het 20 Smaldeel en van de Vlieggroep 15 Wing, maakt vanaf september als Belgisch testpiloot deel uit de bemanningen van de Grizzly-testvloot in Toulouse.

Dakota News zal u vanaf nu uitvoerig informeren over het verleden, heden en toekomst van het A-400M programma. Hieronder volgt het eerste artikel dat werd geschreven door generaal-vlieger b.d. V. Mardaga voor de “Nieuwsbrief van de KVOO Limburg” (Koninklijke Vereniging van Oprustgestelde Officieren). Wij danken de auteur en de KVOO Limburg voor de welwillende toelating om dit artikel te mogen publiceren.

## Airbus Military A-400M, een lang verhaal (Eerste deel)

Door V. Mardaga

**O**p 11 december 2009 omstreeks 10u15 hees het A-400M prototype zich voor het eerst van de grond in Sevilla voor de allereerste testvlucht. Dit was een groot moment in een Europees programma, dat niet van moeilijkheden gespaard bleef. De vlucht duurde

## L’Airbus militaire A-400M

Au cours des dernières éditions du Dakota News, nous vous avons tenu régulièrement au courant du développement de l’A-400M. Pour rappel, la Belgique a commandé sept appareils pour remplacer les onze C-130 de la 20 Escadrille. Comme chacun sait, ce programme a connu un énorme retard. Le premier vol d’essai a eu lieu en décembre 2009 avec trois ans de retard. Plusieurs pays concernés ont commencé à douter de la faisabilité du programme. L’annulation d’une commande de huit appareils, en novembre 2009, par l’Afrique du Sud a durement été ressentie par le consortium des pays acquéreurs. Lorsqu’Airbus a laissé entendre qu’il pourrait abandonner le programme, les pays européens participant au programme se sont réunis à plusieurs reprises au cours des trois premiers mois de 2010. Un nouvel accord a été conclu en ce qui concerne la répartition des coûts excédentaires (environs trois milliard d’euros) et un nouveau schéma de production a été établi.

Le programme connut ainsi un nouvel élan. «Grizzly»: c’est ainsi que les pilotes d’essais de la phase de développement ont baptisé leurs cinq appareils. Grizzly 1, 2 et 3 ont déjà volé plus de 500 heures au cours du programme d’essais. Grizzly 4 sera encore mis en œuvre avant la fin de l’année.

Le Lt Col Avi Ir Tanguy Flamant, commandant de bord C-130, ancien commandant de la 20<sup>e</sup> Escadrille et du Groupe de vol au 15<sup>e</sup> Wing, fait partie, à partir de ce mois de septembre, des équipages chargés des vols d’essais de la flotte des Grizzly à Toulouse.

Le Dakota News vous tiendra au courant de l’évolution de ce programme, son passé, le présent et le futur de l’A-400M.

Vous trouverez ci-après le premier article rédigé par le général major aviateur e.r. V. Mardaga pour la revue de «l’Association Royale des Officiers Retraités du Limbourg» (KVOO Limburg). Nous remercions l’auteur et l’association pour nous permettre de publier

cet article dans notre magazine.

## L’Airbus Militaire A-400M, une longue histoire (Première partie)

Par V. Mardaga, traduction de J. de Brouwer.

**L**e 11 décembre 2009, vers 10h15, le prototype A-400M s’éleva du sol pour son tout premier vol d’essai au départ de l’aérodrome de Séville. C’était un moment historique pour un programme européen qui n’avait pas été épargné par les problèmes. Le vol dura environ quatre



bijna vier uur, één duizendste van het voorziene aantal testvliegturen.

Hoe vaak werd al gezegd dat de eigen ontwikkelde grote Europese projecten weliswaar goed zijn van kwaliteit, maar helaas veel te traag verlopen en dus meestal (te) laat komen. In de Europese lucht- en ruimtevaart is dit zelfde fenomeen merkbaar bij de meeste projecten van internationale samenwerking. In het bijzonder de defensieprojecten lijden heel erg van dit euvel. Allen doorlopen een gelijkaardige lijdensweg van aarzelende beslissingen door de partners, aanslepende contractuele discussies tussen regeringen en industrie, met als gevolg jarenlange vertragingen en kostenescalatie.

Met het toekomstig Europees militair transportvliegtuig gaat het niet anders. Hoewel Airbus met zijn talloze types commerciële toestellen ontegensprekelijk een groot succes kent en een geduchte concurrent is van Boeing, heeft het militaire project, het transportvliegtuig A-400M, helaas een minder gunstige evolutie gekend.

Reeds midden de jaren tachtig begonnen specialisten van een tiental Europese luchtmachten besprekingen met het oog op een gezamenlijke bepaling van de operationele vereisten waaraan de opvolger van de C-130 Hercules en de C-160 Transal zou moeten voldoen. De bedoeling was uiteraard om vervolgens met de Europese luchtvaartindustrie een gezamenlijke ontwikkeling en productie van het nieuwe toestel op te zetten en te verhinderen dat men eens te meer een Amerikaans toestel



zou moeten kiezen.

Men kan zich makkelijk voorstellen dat in het prille stadium van studie en discussie over vereiste capaciteiten, heel wat landen belangstelling tonen. Met als gevolg dat men zeer makkelijk belandt bij een concept dat de som is van alle individuele specifieke vereisten. Niet alleen riskeert een dergelijk gedrocht nauwelijks realiseerbaar, maar bovendien oneindig complex en onbetaalbaar te worden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de discussies in deze preliminaire fase meerdere jaren aanslepen.

Maar stilaan moet men denken aan een zogenaamde haalbaarheidsstudie of "feasability study", die in

heures soit la millième partie du nombre d'heure de test prévue!

Que n'a-t-on pas dit que les grands projets, propres aux Européens, étaient sûrement bons en qualités, mais qu' hélas leurs développements étaient tellement lents qu'ils finissaient par arriver en général (trop) tard sur le marché. Les programmes européens de l'air et de l'espace, où la coopération internationale intervient, souffrent particulièrement de cette lenteur et plus particulièrement, les projets propres à la Défense. Tous suivent un chemin de croix identique: des prises de décisions hésitantes par les différents partenaires, des discussions contractuelles s'éternisant entre gouvernements et industriels avec comme corollaires des années de retard et une escalade des coûts.

En ce qui concerne le futur avion de transport militaire, cela n'a pas été mieux. Malgré qu'Airbus, connaisse un succès indéniable avec ses nombreux appareils commerciaux et qu'il soit un redoutable concurrent pour Boeing, le projet de l'avion de transport A-400M a connu hélas une évolution bien moins heureuse que prévue.

Dès le milieu des années 80, des spécialistes, d'une dizaine de pays européens, ont entamé des discussions dans le but de déterminer les caractéristiques opérationnelles auxquelles le futur remplaçant du C-130 Hercules et du C-160 Transal devrait répondre. Le but était en effet de développer, en coopération avec l'industrie aéronautique européenne, un concept commun. On passerait ensuite à

la phase de production d'un nouvel appareil qui permettrait d'éviter que l'on soit, une fois de plus, obligé de choisir un appareil Américain.

Aux premiers stades des études et discussions sur les capacités de l'appareil, un grand nombre de pays ont montré de l'intérêt. Cela a eu comme conséquence que l'on a imaginé un avion qui était la somme de toutes les exigences individuelles. Cette façon de faire risquait d'être irréalisable mais en plus infiniment complexe et impayable. Les discussions dans cette phase préliminaire se sont éternisées durant plusieurs années.

Mais petit à petit, il a fallu penser à une étude de faisabilité ou "feasability study" en coopération

avec l'industrie, et donc au financement. Du coup, quelques pays se sont retirés et pour les autres, les contraintes budgétaires ont fait naître un peu plus de sagesse. Le projet baptisé "Futur Large Aircraft" (FLA) deviendra un avion de transport tactique qui possèdera au moins des capacités tactiques aussi bonnes que celle du C-130 il devra en outre avoir un espace de chargement beaucoup plus vaste pour pouvoir transporter les blindés et hélicoptères modernes. Sa charge utile devra être 20% plus grande et il sera 40% plus rapide que le très lent C-130. Il deviendra donc un avion sub-stratégique.

Les huit pays partenaires signataires de cette phase d'étude préliminaire étaient la France, le Royaume Uni,



samenwerking met de industrie moet gebeuren en die dus geld kost. Vooreerst haken dan meestal reeds enkele landen af, maar komt er noodgedwongen ook wat meer redelijkheid voor de dag. Het project dat "Future Large Aircraft" (FLA) werd gedoopt, zou een tactisch transportvliegtuig worden, dat minstens even goede eigenschappen zou bezitten als de C-130. Het zou een veel grotere laadruimte moeten hebben, om de moderne pantservoertuigen en helikopters te kunnen vervoeren, 20% meer nuttig gewicht kunnen meevoeren en 40% sneller zijn dan de vrij trage C-130. Het zou dus eigenlijk een sub-strategisch vliegtuig worden.

De acht partnerlanden in deze preliminaire studiefase waren Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Italië, Spanje, Portugal, Turkije en België.

In 1992 was eindelijk de eerste voorstudie of "prefeasibility study" klaar. De toenmalige vooruitzichten waren een

initiële operationele capaciteit vanaf 2003! Op dat ogenblik is de Belgische Luchtmacht vrij sceptisch over de slaagkansen van het project, en laat de opvolging van de verdere evolutie over aan onze "Nationale Bewapening Directeur" (NAD).

Achtereenvolgens grijpt de haalbaarheidsstudie of "feasibility study" plaats, het opstellen van het "European Staff Target" (EST), en begin 1997 het "European Staff Requirement" (ESR). Met dit laatste erkennen de deelnemende landen, dat de FLA wel degelijk beantwoordt aan hun militaire behoefte.

Op 7 november 1997 besluit de ministerraad dat België zal deelnemen aan de volgende fase, de "Pre-Launch Activities" (PLA). Vanaf dat ogenblik neemt de Luchtmacht de opvolging van dit ambitieuze project weer over van de NAD. Tijdens de PLA, ruim tien jaar na de eerste discussies, worden alle belangrijke operationele en contractuele onderhandelingen gevoerd met het oog op de start van ontwikkeling en productie.

De landen hadden de vaste wil om paal en perk te stellen aan een aantal klassiek geworden problemen van vroegere projecten. Daarom worden drie grote principes vastgelegd: een commerciële project benadering, een vaste prijs en een evenwaardige industriële deelname van de landen a rato van hun toekomstige aankoop van toestellen.

Deze commerciële benadering had tot doel de ontwikkelingstijd in te korten, door tijdens de ontwikkeling ook reeds de productiefase te starten. Men zou, net als voor de burgertransportvliegtuigen, een basislot bepalen waarop het merendeel van de ontwikkelingskosten zou worden gec recupereerd. Tegelijk zou men maximaal de concurrentie laten spelen om de beste prijs/kwaliteit verhouding te realiseren. Men zou tevens aan Airbus, de hoofdcontractant, die toch een rijke ervaring bezat in het ontwikkelen van transportvliegtuigen, de grootst mogelijke

l'Allemagne, l'Italie, L'Espagne, le Portugal, la Turquie et la Belgique. En 1992, l'étude préalable ou «prefeasibility study» était clôturée. A cette époque, les prévisions étaient d'avoir une capacité opérationnelle initiale en 2003! La Force Aérienne Belge, sceptique sur les chances de

réussite du projet, passa le suivi de l'évolution du projet au "Directeur National de l'Armement" (NAD).

Successivement, l'étude de faisabilité, la rédaction du "European Staff Target" (EST) et, en 1997, du "European Staff Requirement" (ESR) voient le jour. Par ce dernier document, les pays cosignataires du projet, dont la Belgique, reconnaissent que le FLA répond effectivement à une nécessité militaire. Le 7 novembre 1997, le conseil des ministres décide que la Belgique participera à la phase suivante des "Pre-Launch Activities" (PLA). La Force Aérienne reprend ce projet ambitieux du NAD. Dans le cadre du PLA, soit dix ans après les premiers débats, des tractations sur les caractéristiques opérationnelles et contractuelles importantes ont lieu dans le but de pouvoir débiter le développement et la production.

Les pays avaient la ferme intention de vouloir maîtriser les nombreux problèmes classiques rencontrés dans des projets antérieurs. C'est pourquoi trois grands principes furent élaborés: une approche commerciale du projet, un prix fixe et une participation industrielle équilibrée des pays au prorata du nombre d'appareils livrés.

L'approche commerciale avait pour but de raccourcir le temps de développement en profitant de cette période pour initier déjà la phase de production. Tout comme pour les avions de transports civils, un package de base serait déterminé. Il prendrait la majorité des frais de développement en charge. En outre, en faisant jouer au maximum la concurrence on espérait pouvoir réaliser le meilleur rapport qualité/prix. Enfin, on confierait à Airbus, le contractant principal, possédant la plus grande expérience dans la conception d'avions, le soin de réaliser ces objectifs en lui laissant la plus grande liberté d'action possible.

Etant donné les mauvaises expériences du passé en ce qui concerne l'escalade des prix, un contrat avec un prix fixe par appareil a été demandé en tenant compte des

HVP DCHGTH NR VWS UEM JHQ ZL QGHI RGLQ XSTJLQ VETIM J DWJ GSP ODELV G  
FRQWUDFW PHW HHQ YD VWH SULMV/DY SBRUWKLHWS DWRHRO/GOV DQGXVWPHGHV  
RS GH VSHFL; FDWLHV HQ JHNR \$SH OLS VRD QDEZD BU ERDHS SURGXFWLR  
LQJDNH SUHVWDLHV GH YROOHGJSJR SRUFAKRLQ QG KH OHQD QRLRVEULH S MDY  
RQGHUVVHXQLQJ HQ GH OHYHULQJS DMUOPR MQGQ OD SURGEUWLR LQLW  
(HQ GHHOQDPH YDQ GH QDQLR DQLOUHFWGHPXVWUIGH QRPEUHX[ SUREO  
RQWZLNNHOLQJ HQ LSVR IDFWR DDTX HG O HO/SDH V HG SYRIGXFW LGP FLEKIU G  
LQ YHUKRXGLQJ VWDDQ WRW KHW OBDY QO LHOJ DW R/HVRAH/LODHFQ XHROOH PHQV  
ODQG EHVWHQGH LQ GH LQLWL OHV FKLIIUHV VXL  
SURGXFWLH 'LW SULQFLSH DYDQFpV \$OOHPD  
JRUJGH DO PHWHHQ YRRU KHHO )UDQFH (VSDJG  
ZDW SUREOHPHQ 9RRUHHUVV 5R\DXPH 8QL 7Y  
PRHVWHQ GH ODQGHQ QX %HOJLTXH  
RYHU GH EUXJ NRPHQ PHW VRLV XQH HQ  
UHOH EHKRHIWHQ ZDDUWRH WRWDOH GH D  
JH JLFK FRQWUDFWXHHO /H 3RUWXJDO UH  
JRXGHQ YHUELQGHQ 1D VWDGH GPREVH  
YHHO VWXGLHZHUN NZDPHQ /\$OOHPDJQH HV  
LQ YROJHQGH FLMIHVV OH SDUWHQDLUH  
QDDU ERYHQ 'XLWVODQG LPSRUWDWH FH  
)UDQNULMN 6SDQMh DFWXHOOPHQW  
9HUHQJLG .RQLQNULMN LO IDLW UpJXC  
7XUNLMHs %HODL UHPDUTXHU /HV G  
RI HHQ WRWDOH EHKRHIWH UHQFRWUphV S  
YDQ 3RUWXJDO EOLMIW SDUWHQDLUH L  
YRRUORSLJ ZDDUQHPHU SRXU GpWHUPLQH  
0HWHHQ LV 'XLWVODQG GH EHODQ JDL MNLPW W HS DSHW QH X UG LFD SDFW WPS/  
YDQGGDJ QLHW JDO QDODWHQ RP SDW WULFJLSDPDLVRQV XDLX GpY HVSRISSHQ H  
'RFK PHQ NDQ JLFK GH PRHLOLMHQHW DNR QYDQ GO D LQGRXQW U XUHQW FRP  
SDUWQHUV LQGHQNHQ RP QX ELQ QH QVH QBUHOH MNNKX GHQ OYD QFRPSpW  
GH QDWLRQDQH SDQXIVWVWLHQ LQ YHIHKRSXGH QDWRVW LGWp \$6&2 SRXYDLW  
QDWLRQDOH EHKRHIWH DDQ YOLHJW XDJH Q XLDQ W O HZ SDN HQWY BRQJGH XQ  
ODWHUH RQWZLNNHOLQJ HQ GDW %HLLVZLWKO \$SDBU SDMHGSHU FVRP QSVLW LS  
PRHW VSHOHQ =R NDQ KHW %HOJHVQVHP \$O B 2j XLQYFRWE BHOQ PRLQGU  
HHQ RQGHUGHHO DDQEUHQJHQ YRRLD Q O Q DEHD X QRKISVG %HODLJPFKWL VPH S  
SDNNHW GRFK %ULWLVK \$HURVSDFMTEQ ZH HUVQ XGDMWR R QGHUGHMQRPEU  
YHHO JRHGNRSHU WH NXQQHQ RQW ZLN \$OXM QK DZQV QG YHDXI \$RXLJHQ piHQG  
GDW GLW YHHO YRHWHQ LQ GH DDQ GW LRQDIXM 'JH QD B IIRIV WQRU MFXH TX  
DNNRUG WH NRPHQ ORHW QRJ YHUPXHOET \$BW SDJ W DROU JH SDQ VVSDHUN D  
LQWHUYHQWLHV ZDUHQ RS KQV WKRREYVNL QVYHDXDRIF GEX pJDOHPPHQW UI  
LQG \$OWUEHO DQJYH GUGHGLJHQ" 8LW BGD SWG UZDQQRHXUYHDX[ SRXUFHQWD  
HQNHQH MDUHQ ODWHU VRPPLJH ODQGHQ QRRGJHGZRQJHQ KXQ  
EHKRHIWHQ PRHWHQ KHUJLHQ PRHQ V XPHQ REVQ BHOQ LPSRUWDQW TX  
SDNNHWWHQ KHUJLHQ RP DDQ GH QOH X ZHL \$FXVFLRQV JHDV pDQ QOW H XVVR X  
SDVVHQ OH FDGUH GX UDSSURFKHPPHQW DYHE  
OD JXHUUH IURLGH OH FKDQFOLHU  
(HQ DQGHU EHODQJULMN REVWDNHOS GBWL VGH GVDJLHU V UPHUL H QVHPPHQW  
RSGRRN ZDV GH 5XWQLV FQ VNRQURJ SRXJLQ OHH WHP SODFHPHQW GHV DYLRQ  
NDGHU YDQ GH WRHQDGHULQJ PHW4XKXO TX QG SDRDARRR \$HYD QGHQ \$Q  
NRXGH RRUORJ KDG GH 'XLWVHGERHQXVND QXHOITXHV\* WDFKLUV GH SOXP  
EHORRIG RP GH \$Q WH RQGHUJ RDN BQDD QG KHHJHQHVILQ WLDSSDUHLO U  
NDQGLGDDW RP LQ WRHNRPVWLJH SUXFKW D W DROQ \$ RUXM EHKRHO WHHV YDQ QH  
'XLWVODQG WH YRRUJLHQ (U YORJHSU UJHGW LPHQS \$XD UOSIU)R \$V RZQ \$HIXW L  
YDQ GH \$Q URQG WHUZLMO GH HJ W Q DLW SDXQVRIXW GHHNOYD Q DGH GH  
)/\$ QRJ RS GH WHNHQSODQN PRHWVUZRSUHQV JH JXOV DGHV QpJRFLDW  
WRHVWHO EHDQWZRRUGGH TXD DIPHWV QJH Q WH Q HSW B M WDWLHMQ VDDQ FD  
GH EHKRHIWH HQ JRX PDDU GH KHODW pMVP V G p Q QLDQL GHPH \$ WOH Q DUWpH  
NDQ JLFK GH VIHU LQEHHOGHQ GLHUKHMHUWVW p WDRHQ QGH QHDI HFOR Q B Q SGMV  
)/\$ SDUWQHUV 8LWHLQGHOLMN QD W KDDIL HGHQ MDDPH F BQWP R KLG DpTHKLSDJ  
RQGHUKDQGHOLQJHQ PHW \$ V V Z Q UHQGHQV FRFNSLWV RFFLGHQWDX[ p  
WRFK GH; QLWLHI DIJHYRHUG %HODQW H V MDNYH HV XQRU DWXWR R P Q W LQ DWL



lagen vooral in het bemannings- en logistiek concept. Zij hielden vast aan een meerkoppige bemanning, terwijl alle Westerse cockpits waren ontworpen voor enkel twee piloten met maximale automatisering van alle randfuncties. Zij weigerden om een onderhoudsplan te leveren, hun principe: als iets stuk gaat wordt het vervangen, hun motoren worden niet zelden na enkele honderden uren gewoon vervangen. Tenslotte waren ook vele avionica en instrumenten nog op Russische standaard (hoogte in m, snelheid in km/u, enz ...). Nu met deze argumenten de An-70 definitief uit de competitie was verwijderd, kon men zich met nieuwe ijver op de FLA storten.

Intussen was een nieuwe beheersstructuur voor het project FLA opgericht: de "Airbus Military Company" (AMC). Anderzijds werd een nieuwe structuur voor projectbeheer ontworpen door de Europese lidstaten: "Organisation Conjointe de Coopération en matière des Armements" (OCCAR). Deze instelling, gevestigd te Bonn, groepeerde het beheer van circa zeven Europese bewapeningsprojecten, om zodoende een synergie te realiseren en de naties te ontlasten van zware projectbeheerstructuren. Vanaf nu spreekt men van A-400M, en ook dit project zal door OCCAR worden beheerd. Deze nieuwe werkwijze vereiste complexe juridische omwegen. OCCAR sluit een contract af met AMC voor de aankoop van 180 toestellen, in naam van de landen, die zelf financieel verantwoordelijk zijn tegenover OCCAR, maar ook onderling, want als één partner de aantallen vermindert, kan dit gevolgen hebben op de prijs voor alle andere partners. Zo ontstond een systeem van "Intergovernmental Agreements" (IGA) en "Memoranda of Understanding" (MOU) tussen de zeven landen om de afspraken tussen de landen vast te leggen en OCCAR te machtigen om het contract af te sluiten met AMC. Daarbij kwamen onvermijdelijk "side letters" (bijzondere bepalingen) voor nagenoeg elk land, die per koerier doorheen Europa werden gebracht om door de ministers te laten ondertekenen.

De grootste moeilijkheden werden ondervonden met Duitsland, waar het parlement een prominente rol speelt, en maar niet akkoord geraakte over het meerjaren investeringsplan voor Defensie. Meerdere maanden gingen verloren alvorens tegen de zomer van 2002 tot een sluitende formulering te komen die voor

iedereen aanvaardbaar was.

Intussen had Italië zich teruggetrokken. Met een contractuele verbintenis in het vooruitzicht, verminderde België om budgettaire redenen zijn behoefte tot zeven, terwijl Luxemburg zich had aangesloten bij België, om achtste toestel te bestellen op één contract. Ook Portugal wilde nu drie toestellen bestellen. Aldus kwam men tot nieuwe cijfers: Duitsland 73, Frankrijk 50, Spanje 27, Verenigd Koninkrijk 25, Turkije 10, Portugal 3 en België/Luxemburg 8; dus een globale initiële behoefte van 196, met noodgedwongen aanpassing van de industriële pakketten.

(Copyright KVOO Limburg).

annexes. Les Russes refusaient de fournir un plan de maintenance, leur principe étant que lorsque quelque chose ne fonctionne pas il est remplacé. De plus il était connu que leurs moteurs étaient bien souvent remplacés après seulement quelques centaines d'heures. Enfin un grand nombre de leurs avioniques et de leurs instruments étaient aux normes Russes (altimètres en mètres, vitesse en km/h, etc ...). Une fois l'An-70 écarté définitivement par ces arguments, le travail sur le FLA a pu recommencer avec un enthousiasme renouvelé.

Sur ces entrefaites une nouvelle structure de management pour le projet FLA a été élaborée: le «Airbus Military Compagny» (AMC). D'autre part, la structure de la gestion du projet par les pays européens a été modifiée pour devenir: «Organisation Conjointe de Coopération en matière des Armements» (OCCAR). Cette institution, basée à Bonn, regroupe la gestion d'environ sept projets d'armements européens dans le but de réaliser des synergies et de décharger les nations de lourds projets de gestion. Dès lors, on parle du programme A-400M, qui sera lui aussi dirigé par l'OCCAR. Cette façon de faire requiert cependant des accommodements juridiques complexes. En effet, OCCAR signe un contrat avec AMC pour l'achat de 180 appareils. Il le fait au nom des pays qui sont responsables financièrement envers l'OCCAR, mais qui le sont aussi entre eux car, si l'un d'entre eux diminue sa participation, cela peut avoir un impact sur le prix et donc aussi sur la participation des autres partenaires. C'est ainsi qu'a vu le jour le système des "Intergovernmental Agreements" (IGA) et des "Memoranda of Understanding" (MOU) entre les sept pays afin d'une part, de finaliser les accords et d'autre part, pour donner à l'OCCAR le pouvoir de signer des contrats avec AMC. Cela a occasionné inmanquablement des «side letters» (définitions particulières) pour la plus part des pays. Ces apostilles apportées par courriers dans toute

l'Europe ont du être contresignés par tous les ministres impliqués.

Les plus grandes difficultés sont apparues en Allemagne où le parlement, au pouvoir de décision primordial, n'arrivait pas à trouver un accord sur le plan pluriannuel d'investissement pour la Défense. De nombreux mois furent ainsi perdus

avant qu'en été 2002, une formulation contraignante,

acceptable par tous, puisse être atteinte. Entre temps, l'Italie s'était retirée.

La Belgique, dans le cadre de la liaison contractuelle et pour des raisons budgétaires avait réduits ses besoins à sept appareils mais, le Luxembourg s'étant joint à la Belgique pour commander un huitième avion par un seul contrat. Le Portugal aussi voulu finalement commander trois appareils. On arrivait aux nouveaux chiffres: Allemagne 73, France 50, Espagne 27, Royaume Uni 25, Turquie 10, Portugal 3 et Belgique/Luxemburg 8; soit une commande initiale de 196 appareils avec une participation industrielle adaptée.

(Copyright KVOO Limburg).



# Gered uit de hel van Stanleystad Juli 1967

Door Roger Verbeeck

**I**n de vroege vroege morgen van 15 juli 1967 valt huurling J. Schramme Stanleystad (nu Kisangani) binnen, waar op dat ogenblik twee Belgische bemanningen van de 15 Wing verbleven die behoorden tot de FATAC (Force Aérienne Tactique Congolaise). Onmiddellijk werden beide "captains" en hun boordmechanici door Schramme opgeëist om onder dwang versterkingen van zijn handlangers op te halen op de door hem aangeduide vliegvelden van noordoost-Congo. Stanleystad en zijn vlieghaven werden ondertussen dag en nacht onder vuur genomen door Congolese (ANC) troepen van op de linkeroever van de Congostroom.

Na acht dagen ontbering (geen water, geen elektriciteit, weinig of geen voedsel, stuk geschoten hotel en doorzeeftde vliegtuigen) kreeg ik als "captain" van de zwaar beschadigde Dakota C (9T-PKC) het bevel om Stanleystad te verlaten en koers te zetten naar Bukavu en de talrijke gekwetsten van Schramme mee te nemen. Ik stond er op de crew van de andere Dakota en het grondpersoneel van de Luchtmacht aan boord te nemen; ook een tiental leden van WIGMO (Western International Ground Maintenance Operations) stapten in het vliegtuig. Schramme gaf ook een gewapende huurling mee om te verzekeren dat ik wel naar Bukavu zou vliegen. In de vroege namiddag kreeg ik de zwaar overladen en gehavende Dakota van de grond en zette onmiddellijk koers naar Portugalia in Angola zoals in het geheim afgesproken met mijn navigator Theo. Onmiddellijk na het opstijgen werden we beschoten door mitrailleurs. Uit onze Dakota lekte benzine en olie, waardoor ik geen benul had hoe lang we konden vliegen. Na een aantal uren bereikten we het vliegveld van Portugalia, maar na overleg met de andere crew werd besloten nog een uur door te vliegen naar Henrique de Carvallio. Juist voor het invallen van de nacht vroeg ik toelating om te landen. Toen deze werd geweigerd besloot ik om de landing in "emergency" uit te voeren. Iedereen was opgelucht zich veilig in de handen van de Portugezen te bevinden.

Na enkele dagen echter was de ontgoocheling groot toen er geen hulp scheen op te dagen, noch van de 15 Wing, noch van de ministeries van Landsverdediging of Buitenlandse Zaken. Uiteindelijk bracht een Noratlas van de Portugese Luchtmacht ons naar de Angolese hoofdstad Luanda waar de Belgische consul ons onderbracht in een degelijk hotel.

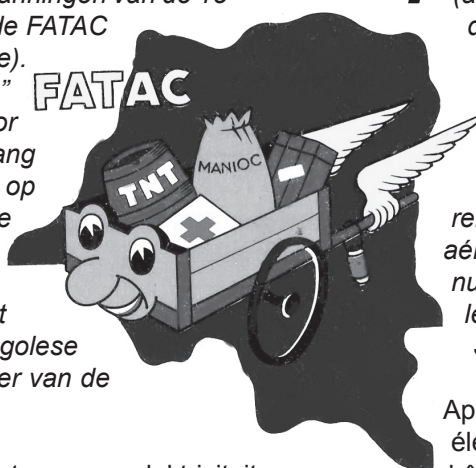
# Sauvé de l'enfer de Stanleyville Juillet 1967

Par Roger Verbeeck, vertaling M-C. et P. Buyse

**T**ès tôt le matin du 15 juillet 1967, le mercenaire J. Schramme a investi Stanleyville (aujourd'hui Kisangani) où étaient stationnés deux équipages belges du 15 Wing appartenant à la FATAC (Force Aérienne Tactique Congolaise). Immédiatement les deux commandants de bord avec leurs mécaniciens furent réquisitionnés par Schramme et obligés d'aller chercher du renfort pour ses hommes stationnés sur des aérodromes au Nord-Est du Congo. Jour et nuit, depuis la rive gauche du fleuve Congo, les troupes congolaises (ANC) bombardaient Stanleyville et son aérodrome.

Après huit jours de privations (sans eau, sans électricité, très peu ou pas de nourriture, un hôtel fortement endommagé par l'artillerie et des avions criblés de balles), je recevais en tant que captain du Dakota C (9T-PKC) fortement endommagé, l'ordre de quitter Stanleyville pour Bukavu avec de nombreux blessés de Schramme. Je tenais de prendre à bord l'équipage de l'autre Dakota et le personnel du sol de la Force Aérienne; même une dizaine de membres de WIGMO (Western International Ground Maintenance Operations) embarquaient. Un mercenaire armé et désigné par Schramme fut chargé de nous accompagner afin de voir si nous volerions bien vers Bukavu. Tôt dans l'après-midi, je réussis à faire décoller le Dakota surchargé et fortement endommagé et je mettais immédiatement le cap vers Portugalia en Angola comme secrètement convenu avec mon navigateur Theo. Immédiatement après le décollage, des mitrailleurs firent feu sur nous. Troué en maints endroits, notre Dakota perdait de l'essence et de l'huile et je n'avais pas la moindre idée de l'autonomie de vol. Après un certain nombre d'heures on atteignit l'aérodrome de Portugalia. Après concertation avec l'autre crew il fut décidé de continuer vers Henrique de Carvallio, situé à une heure de vol. Peu avant la tombée de la nuit, je demandais l'autorisation d'atterrir. Lorsque celle-ci me fut refusée, je décidais malgré tout d'exécuter un atterrissage en catastrophe (emergency). Tout le monde fut soulagé de se trouver sain et sauf aux mains des Portugais.

Après quelques jours, la désillusion fut grande de constater qu'il n'y avait pas la moindre aide pour nous, ni du 15 Wing, ni des Ministères de la Défense ou des Affaires Etrangères. C'est finalement en Noratlas de la Force Aérienne Portugaise que nous arrivâmes à Luanda, capitale de l'Angola portugaise. Là, le consul belge nous fit diriger





De repatriëring naar België gebeurde chaotisch. Sommige van onze 16 mensen werden pas na twee weken gerepatriëerd. Waar bleven de DC-6 toestellen van de 15 Wing? Erger nog, er waren geruchten dat de toenmalige minister van Buitenlandse Zaken akkoord was met de vraag van Mobutu om vliegtuig en bemanning uit te leveren aan Congo, wat gelukkig door de Portugezen werd geweigerd. Op deze vragen kreeg ik nooit antwoord. De evacuatievlucht naar België gebeurde met de Portugese maatschappij TAP die telkens maar een of twee van onze mensen kon meenemen en nog met een overnachting in Lissabon.

Bij mijn aankomst in Zaventem werd ik opgewacht door enkele rijkswachters die mij onmiddellijk begeleiden naar de klaarstaande auto van mijn familie; spreekverbod!

vers un hôtel acceptable.

Le rapatriement vers la Belgique se fit de manière chaotique. Certains de nos 16 compatriotes ne sont rentrés que deux semaines plus tard. Où restaient donc les appareils DC-6 du 15 Wing? Plus grave encore, des bruits couraient que le Ministre des Affaires Etrangères de l'époque avait donné son accord à Mobutu afin d'extrader au Congo l'équipage ainsi que son avion, ce qui fut heureusement refusé par les Portugais. Je n'ai jamais reçu de réponse à ces questions. Le rapatriement vers la Belgique fut exécuté par la compagnie portugaise TAP. Celle-ci ne pouvait prendre qu'une ou deux personnes à la fois, avec une nuitée à Lisbonne.

A mon arrivée à Zaventem, quelques gendarmes m'attendaient et me conduisirent immédiatement vers la voiture de ma famille; interdiction de parler! Quand je



Bij mijn aankomst in de 15 Wing stelde, tot mijn grote verbazing, niemand van het commando een vraag. Men deed alsof er niets gebeurd was: "business as usual".

Ik wil nog een keer lof betuigen aan de 16 mensen die in zeer gevaarlijke omstandigheden moedig hebben volgehouden om bemanningen en grondpersoneel te bevoorraden. Hierbij denk ik vooral aan de twee boordmecaniciërs die van de twee half stukgeschoten Dakota's toch nog een min of meer vliegklaar hebben kunnen maken. Tenslotte moet ik zeggen dat we allen enorm veel geluk hebben gehad dat we gevlucht zijn uit de Congolese hel, want het enig alternatief was de dood. Vijfendertig mensenlevens waren gered maar geen onderscheiding en zelfs geen dank. We waren dan ook maar een crew van onderofficieren.

me présentais au 15 Wing, à mon grand étonnement, personne du commandement me posait une question. On faisait comme si de rien n'était: «business as usual».

Encore une fois je veux faire l'éloge des 16 compatriotes, qui dans des circonstances très dangereuses, ont tenu à approvisionner jusqu'au bout les équipages et le personnel au sol. Je pense ici tout particulièrement aux deux mécaniciens de bord qui ont réussi à remettre plus ou moins en condition de vol l'un des deux Dakota criblés de balles en cannibalisant l'autre. Enfin, je dois avouer que nous avons eu une chance inouïe en fuyant l'enfer congolais, car la seule alternative était la mort. Trente-cinq personnes ont été sauvées et malgré cela pas la moindre marque de gratitude ni le moindre remerciement. En somme, l'équipage n'était composé que de sous-officiers.

# 15 Wing vandaag

Door Axel Vermeesch

## Nieuw logo Defensie op de witte vliegtuigen

In mei-juni 2006 verscheen het ronde logo van Defensie midden op de staartvlakken van alle vliegtuigen van de 15 Wing (DN nr 36). Om de veiligheid van de C-130's boven Afghanistan te verhogen werden deze logo's begin 2009 weer verwijderd (DN nr 47). In november 2009 werd het leasevliegtuig A-330 voorgesteld met een blauw staartvlak en een zeer groot logo van Defensie er op. Nu werden de staartvlakken van alle witte vliegtuigen naar dat zelfde stramien geschilderd, volgens sommige kranten een wens van mevrouw P. De Crem.

## Vulkaanuitbarsting op IJsland legt Europees luchtverkeer stil

In de tweede helft van april waren ongeveer een miljoen passagiers getroffen door de vulkanistofwolk afkomstig uit de vulkaan onder de gletsjer Eyjafjallajökull. Op 14 april produceerde de eruptie zoveel as en stof dat een uitgebreide stofwolk het luchtruim boven Europa gedurende vijf dagen gesloten hield voor alle verkeer. Ook voor de de 15 Wing had dat ernstige gevolgen. Op vrijdag 16 april kon minister van Financiën D. Reynders niet naar een EU-vergadering in Madrid en kon de Falcon-900 met prins Filip en prinses Mathilde niet vertrekken naar Kopenhagen voor de viering van de 70ste verjaardag van koningin Margerthe. Op zondag 18 april kan het 21 Smaldeel de Belgische delegatie met minister van Defensie P. De Crem en de voorzitter van de Europese Raad H. Van Rompuy niet naar Krakau brengen voor de begrafenis van de Poolse president Kaczynski. Ook de terugkeer uit vakantie in Zuid-Frankrijk van koning Albert en koningin Paola moet worden uitgesteld. Een Embraer die in panne staat in Baku (Azerbeidzjan) kan niet gedepanneerd worden.

14

# Le 15 Wing aujourd'hui

Par Axel Vermeesch, traduction de Gilbert Desmet

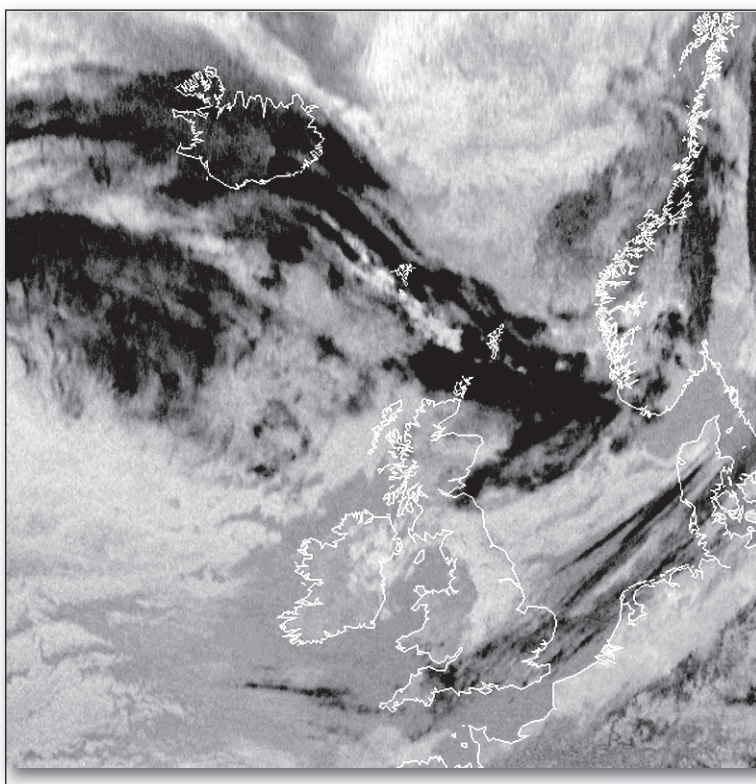
## Nouveau logo de la Défense sur les avions blancs

En mai 2006 le logo rond de la Défense apparaissait au milieu de l'empennage de tous les avions de 15 Wing (DN n° 36). Afin d'accroître la sécurité des C-130 au-dessus de l'Afghanistan, ces logos avaient été enlevés début 2009 (DN n° 47). En novembre 2009 l'avion A-330 en leasing a été présenté avec un empennage bleu et un très grand logo de la Défense. Actuellement, tous les empennages des avions blancs sont peints selon le même schéma. D'après certains journaux, ce serait suivant le souhait de madame P. De Crem.

## L'éruption volcanique en Islande met le trafic aérien européen au sol

Pendant la seconde moitié d'avril, un million de passagers ont été victimes des poussières provenant du volcan situé sous le glacier Eyjafjallajökull. Le 14 avril, l'éruption produisait tellement de cendres et de poussières qu'un immense nuage a fermé l'espace aérien à tout trafic au-dessus de l'Europe pendant cinq jours. Le 15 Wing en a aussi subi les graves désagréments.

Le vendredi 16 avril, le ministre des Finances, D. Reynders, ne pouvait pas se rendre à un sommet de l'UE à Madrid et le Falcon-900, avec le prince Philippe et la princesse Mathilde, n'a pas pu partir vers Copenhague pour la cérémonie des 70 ans de la reine Marguerite. Le dimanche 18 avril, la 21 Escadrille n'a pas été en mesure d'amener la délégation belge comprenant le ministre de la Défense P. De Crem, et le président du Conseil Européen H. Van Rompuy, à Cracovie pour l'enterrement du président polonais Kaczynski. De même le retour de vacances du sud de la France du roi Albert et de







la reine Paola a dû être postposé. Un Embraer en panne à Baku (Azerbaïdjan) n'a pas pu être dépanné. Le mardi 20 avril, le trafic aérien redémarrément. Brussels Airlines sollicite et obtient l'aide de la Défense pour participer au rapatriement de passagers. L'Airbus

Op dinsdag 20 april herneemt het luchtverkeer langzaam. Brussels Airlines vraagt en krijgt de steun van Defensie om passagiers te helpen repatriëren. De Airbus A-330 vliegt op 20 (boordcommandant Cdt P. Antoine) en 22 april (boordcommandant Cdt S. Heyman) uit Melsbroek naar Senegal en brengt ongeveer 600 vakantiegangers terug naar België. Een C-130 die op 20 en 21 april Belgische militairen in Libanon omwisselt, brengt op de terugvlucht uit Beiroet een dertigtal Belgische toeristen mee.

Nadat minister van Defensie P De Crem een tiental journalisten had toegelaten aan boord van een Airbus, bedankt Brussels Airlines voor een vlucht A-330 naar Kinshasa om een deel van de 1.000 Belgen naar huis te vliegen.

De A-330 die een routine opdracht uitvoerde naar Washington DC van 24 tot 26 april (boordcommandant Cdt P. Antoine) brengt een 15 gestrande Belgen Melsbroek.

De stofwolk zorgde nog tot eind mei voor problemen in het luchtverkeer, vooral in noord-west Europa. In functie van de windrichting sloten verschillende landen tijdelijk hun luchtruim.

#### **Alaska: Belgische Herc's boven "Mount Mc Kinley"**

In het verleden werd reeds meermaals deelgenomen aan oefeningen "Red Flag", maar dan in Nevada, door zowel C-130's als F16's. Dit jaar werd het oefenterrein voor de eerste maal verlegd naar Alaska.

Een detachement van 27 leden van de Belgische Aircomponent, het merendeel 15 Wing, schreven geschiedenis door voor het eerst deel te nemen aan een "Red Flag" oefening in Alaska met twee C-130's (CH-03 en CH-12). Op 7 juni vertrokken de twee C-130's vanuit Melsbroek richting de Amerikaanse basis Elmendorf-Richardson nabij Anchorage. Na een overnachting in Iqaluit (Canada) waren zij op 8 juni ter bestemming. Na twee weken intensieve training landde het detachement op 27 juni terug in Melsbroek.

Red Flag-Alaska is een "Field training" oefening o.l.v. Pacific Air Forces voor Amerikaanse strijdkrachten

A-330 vole les 20 (commandant de bord Cdt P. Antoine) et 22 avril (commandant de bord Cdt S. Heyman) depuis



Melsbroek pour rapatrier quelques 600 vacanciers du Sénégal. Un C-130 qui, les 20 et 21 avril, devait assurer la relève de militaires belges au Liban, rapatrie une trentaine de touristes belges de Beyrouth lors du vol retour. Après que le ministre de la Défense P. De Crem ait autorisé une dizaine de journalistes à prendre place à bord d'un Airbus, Brussels Airlines l'a remercié pour un vol A-330 pour assurer le rapatriement d'une partie des 1.000 Belges depuis Kinshasa.

L'A-330 qui effectuait une mission de routine vers Washington DC du 24 au 26 avril (commandant de bord Cdt P. Antoine) a ramené 15 Belges, échoués là, vers Melsbroek.

Le nuage de poussière a été la cause de problèmes de trafic aérien jusqu'à la fin mai. En fonction de la direction du vent, différentes nations fermaient temporairement leur espace aérien.

#### **Alaska: Des Hercules belges au-dessus de "Mount Mc Kinley"**

Dans le passé, tant les C-130 que les F-16 ont participé à plusieurs reprises aux exercices «Red Flag», mais au Nevada. Cette année, le terrain d'exercices s'était, pour la première fois, déplacé vers l'Alaska.



en coalitiepartners. Gedurende deze oefening wordt gevlogen onder gesimuleerde gevechtscondities. Vluchten worden uitgevoerd in het "Joint Pacific Alaskan Range Complex" (JPARC), het grootste luchtgrond trainingscomplex in Amerika dat zich uitstrekt over 120.000 km<sup>2</sup> of bijna vier maal de oppervlakte van België. Het luchtruim boven dit trainingscomplex biedt de mogelijkheid om zeer complexe opdrachten uit te voeren in samenwerking met andere landen aldus de trainingsmogelijkheden te verruimen. Een



operationele vlucht C-130 duurt gemiddeld vier uur. Naast België namen nog vier landen deel aan deze training: Korea (C-130), Japan (C-130, AWACS B-767, F-15), Italië (Tornado) en de VSA (C-130, F-15, F-16, US Navy Harrier AV-8B, E-3A AWACS, A-10). In totaal 124 vliegtuigen! Scenario's worden voor iedere oefening aangepast om de beoogde trainingsobjectieven te behalen. Alle deelnemende detachementen worden hierbij betrokken en hebben hierin medezeggenschap.

Niet alleen bemanningen hebben baat bij deze oefening, maar ook specialisten: inlichtingen, elektronische oorlogsvoering, "command & control", technische specialisten en interventieploegen.

"Deze oefening wordt als een oorlogsscenario beschouwd, ieder probleem waarmee onze vliegtuigen worden geconfronteerd wordt naar best vermogen qua tijd en technische mogelijkheden opgelost. Dit met maar één

Un détachement de 27 membres de la Composante Air belge, en majorité du 15 Wing, a écrit l'histoire en participant pour la première fois à un exercice «Red Flag» en Alaska avec deux C-130 (CH-03 et CH-12). Le 7 juin, les deux C-130 sont partis de Melsbroek en direction de la base américaine d'Elmendorf-Richardson près d'Anchorage. Après une nuitée à Iqaluit (Canada), ils arrivaient le 8 à destination. Après deux semaines d'entraînement intensif, le détachement était de retour à Melsbroek le 27 juin.

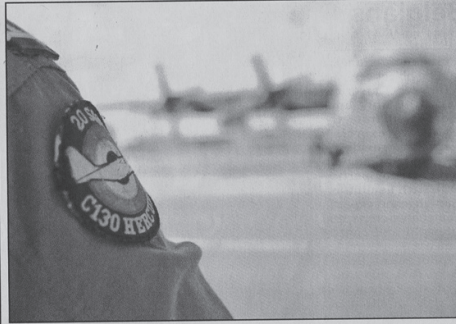
Red Flag-Alaska est un exercice «Field training» sous l'auspice des Pacific Air Forces au profit des forces armées américaines et de leurs partenaires au sein de la coalition. Pendant cet exercice les vols sont effectués sous des conditions de combat. Les vols ont lieu dans le «Joint Pacific Alaskan Range Complex» (JPARC), le plus grand complexe d'exercices air-sol d'Amérique. Il s'étend sur 120.000 km<sup>2</sup> ou presque quatre fois la superficie de la Belgique. L'espace aérien au-dessus de ces facilités d'entraînement

permet l'exécution de missions très complexes en coopération avec d'autres pays et, ce faisant, d'élargir les possibilités d'entraînement. Un vol opérationnel C-130 dure en moyenne quatre heures.

A côté de la Belgique, quatre autres pays ont participé à cet entraînement: la Corée (C-130), le Japon (C-130, AWACS B-767, F-15), l'Italie (Tornado) et les USA (C-130, F-15, F-16, US Navy Harrier AV-8B, E-3A







A Belgian C-130 Hercules sits ready for takeoff, Tuesday, at Joint Base Elmendorf-Richardson. This was the first time the Belgian Air Component has participated in RF-Alaska.

## Belgian Air Component flies in first RF-Alaska

Story and photos by  
Airman 1st Class  
Christopher Gross  
JBER PAO

Twenty-seven members from the Belgian Air Component, 15th Air Transport Wing, 20th Squadron, made history this year by participating in their first Red Flag-Alaska exercise. The BAC arrived here

because they are helpful members who have a bigger playground to train and improve mission capabilities. Those participating in RF-Alaska have more than 67,000 square miles to conduct training scenarios.

Lieutenant Speda said, there were some bumps in the road when they first arrived because the terrain pre-

vious exercise, the BAC members were able to complete training exercises like low-level flying, air-land operations, air drops and assa landings, some of which can't be performed in Belgium.

Major Deprez said this training has been valuable because of the terrain. The rain here is much l

doel: maximaal deelnemen aan deze oefening en zo min mogelijk vluchten missen" aldus luitenant Speda, hoofd van de technische ploeg.

Bij terugkomst in Melsbroek was de bevelhebber van het detachement majoor vlieger Kurt Deprez zeer tevreden over het resultaat. "Het hoofddoel voor de C-130 bemanningen van de 15 Wing was vliegen met onze coalitiepartners, tactieken integreren en opereren samen met hen, net als in een echte oorlogssituatie. Door deel te nemen aan deze oefening waren zij in staat hun training te vervolledigen in alle aspecten van tactisch luchttransport. Deze oefening was van onschatbare waarde dankzij de omgeving die veel weg heeft van het terrein in Afghanistan, waar onze C-130's worden ingezet om troepen en cargo te transporteren. Indien we de kans krijgen om nog eens deel te nemen aan deze oefening, dan zouden we dat zeker doen, gezien het vlotte verloop en de hoge trainingswaarde". De twee C-130's vlogen samen een totaal van 175 uren, heen- en terugvlucht inbegrepen.

Het detachement 15 Wing telde 26 personen: de piloten K. Deprez (bevelhebber van het detachement), P. Hadad, J. Herman, T. Deberdt, T. Van Houtegem en P. De Groot; flight engineers Y. Christaen en R. Pauwels, Loadmasters G. Van den Berghe, J. Rotty, G. Verley en R. Nysen. Luitenant Stefanie De Gelder had een team van acht technici onder haar leiding: R. Vlamincq, L. Geens, G. Leemans, M. Pauwels, M. Temmerman, A. Leunis, H. Van Orshoven en R. Rosschaert. K. De Buck en F. De Koninck stonden respectievelijk in voor "mission planning" en "electronic warfare support"; en luitenant Vera Vanleeuw als "budget & financial officer".

### Oefening "Viking Express" in het hoge Noorden

Van 1 tot 17 juni vond de wintertraining van een deel van de NRF (NATO Response Force) plaats in het trainingsgebied Porsangmoen in het hoge noorden van Noorwegen. De NRF telt 25.000 troepen en kan het grootste gedeelte ervan ontplooiën binnen de vijf dagen voor een opdracht van dertig dagen. In juni trainden troepen van de drie Belgische



AWACS, A-10). Au total 124 avions! Les scénarios sont adaptés à chaque exercice afin d'atteindre les objectifs poursuivis. Tous les détachements participants y sont associés et ont leur mot à dire.

Ce ne sont pas uniquement les équipages qui profitent de l'exercice, mais aussi les spécialistes en renseignements, en guerre électronique, en «command & control», les techniciens spécialistes et les équipes d'intervention.

«Cet exercice est considéré comme un scénario de guerre, tout problème auquel nos avions sont confrontés est résolu au mieux en terme de temps et de possibilités de solution. Ceci avec un seul objectif: participer au maximum à l'exercice et, ce faisant, perdre le moins de mission possible». Dixit le lieutenant Speda, chef de l'équipe technique.

Au retour à Melsbroek le commandant du détachement, le major aviateur Kurt Deprez était très content des résultats:

«L'objectif principal pour les équipages C-130 du 15 Wing était de voler avec nos partenaires, intégrer des tactiques et opérer avec eux, tout comme dans une situation de guerre. En participant à cet exercice, ils étaient à même de perfectionner leur entraînement dans tous les aspects du transport aérien tactique. Cet objectif était d'une valeur inestimable grâce au terrain qui ressemble beaucoup au terrain rencontré en Afghanistan, où nos C-130 sont mis en œuvre pour transporter des troupes et du cargo. Si nous avons encore la chance de participer à cet exercice, nous le ferons très certainement vu son déroulement agréable et sa haute valeur d'entraînement». Ensemble, les deux C-130 ont effectué un total de 175 heures de vol, les vols aller et retour y compris.

Le détachement 15 Wing comptait 26 personnes: les pilotes K. Deprez (commandant du détachement), P. Hadad, J. Herman, T. Deberdt, T. Van Houtegem et P. De Groot; flight engineers Y. Christaen et R. Pauwels, Loadmasters G. Van den Berghe, J. Rotty, G. Verley et R. Nysen. Lieutenant Stefanie De Gelder commandait une équipe de huit techniciens: R. Vlamincq, L. Geens, G. Leemans, M. Pauwels, M. Temmerman, A. Leunis, H. Van Orshoven et R. Rosschaert. K. De Buck et F. De Koninck étaient respectivement responsable pour le "mission planning" et l' "electronic warfare support". Le lieutenant Vera Vanleeuw était le "budget & financial officer".

### Exercice "Viking Express" dans le grand Nord

L'exercice hivernal d'une partie de la NRF (NATO Response Force) a eu lieu du 1 au 17 juin dans la zone d'entraînement de Porsangmoen dans le grand Nord de la Norvège. La NRF est forte de 25.000 têtes et la plus grande partie peut être déployée endéans les cinq jours pour une mission de trente jours.

En juin, des troupes des trois bataillons belges de para-commandos se sont entraînées ensemble en Norvège. L'entièreté du 3 Bataillon de Parachutistes qui y participait fait partie de la NRF du 1 juillet au 31 décembre 2010. Un détachement aérien de deux C-130

paracommandobataljons samen in Noorwegen, waaronder het volledig 3de Bataljon Parachutisten dat van 1 juli tot 31 december 2010 deel uitmaakt van de NRF. Ook een Belgisch luchtdetachement met twee C-130's en zes A-109 helicopters nam deel aan de oefening.

Om de 1.100 Belgische deelnemers te ontplooiën zette de 15 Wing de Airbus A-330 en twee C-130 toestellen in. De A-330 voerde vier rotaties uit naar de Noorse luchtmachtbasis Banak. De twee C-130 toestellen bleven ter plaatse om deel te nemen aan de oefening. Zo werd gedurende de laatste dagen een evacuatie van de NRF uitgevoerd. Hiervoor namen de troepen een vliegveld in na een stormlanding van de C-130's, waarna 500 manschappen het vliegveld en omgeving gedurende twee dagen beveiligen en controleren. Dan kon de eigenlijke evacuatie van de NRF beginnen.

Met de twee C-130's samen werd ongeveer 110 uur gevlogen, heen- en terugvlucht inbegrepen.

Het detachement 15 Wing bestond uit 30 man: de piloten D. Van den Heuvel (bevelhebber van het detachement), T. Casier, B. Erens, M. Charlier, S. Delaunoy, J-F. Beguin, S. Pondeville, S. Verhaert, R. Bekmezci en N. Dhont; flight engineers W. Vangrunderbeeck, D. Kerstenne en B. De Moyer; loadmasters G. Taillieu, C. Cottyn, N. Hosten, T. Rauw en T. Peeters. Acht technici onder leiding van P-O. Scheid: K. Vereecke, P. Hollants, J. Cammu, J-C. Heemeryck, G. Bouchart, P. Bronckart en F. Bonlaron. M. Gerckens en J. Haegemans stonden respectievelijk in voor "mission planning" en "electronic warfare support".

### **Militaire luchthaven AML wordt Brussels Military Airport (BRUMIL)**

Op donderdag 24 juni 2010 werd het vernieuwde militaire luchthavengebouw van de 15 Wing ingehuldigd in aanwezigheid van Defensie-minister P. De Crem.

De in militaire kringen zeer bekende typisch Belgische benaming AML (Aérogare Militaire Luchthaven) werd veranderd in "Brussels Military Airport", afgekort als BRUMIL. Gedurende vele jaren werden geen moderniseringswerken

et six A-109 participait aussi à l'exercice.

Pour déployer les 1.100 participants belges, le 15 Wing a mis en œuvre l'Airbus A-330 et deux avions C-130. L'A-330 a effectué quatre rotations vers la base aérienne norvégienne de Banak. Les deux C-130 sont restés sur place pour participer à l'exercice. C'est ainsi que durant les



derniers jours, une évacuation de la NRF a été réalisée. A cette fin, les troupes se sont emparées d'un aérodrome après un atterrissage d'assaut par les C-130. Par après, 500 personnes ont sécurisé et contrôlé l'aérodrome et ses environs pendant deux jours. C'est alors que l'évacuation de la NRF a pu effectivement commencer.

Les deux C-130 ont effectué ensemble quelques 110 heures de vol, vols allers et retours

compris.

Le détachement 15Wing comprenait 30 personnes: les pilotes D. Van den Heuvel (commandant du détachement), T. Casier, B. Erens, M. Charlier, S. Delaunoy, J-F. Beguin, S. Pondeville, S. Verhaert, R. Bekmezci et N. Dhont; flight engineers W. Vangrunderbeeck, D. Kerstenne et B. De Moyer; loadmasters G. Taillieu, C. Cottyn, N. Hosten, T. Rauw et T. Peeters. Huit techniciens sous le commandement du lieutenant P-O. Scheid: K. Vereecke, P. Hollants, J. Cammu, J-C. Heemeryck, G. Bouchart, P. Bronckart et F. Bonlaron. Les lieutenants M. Gerckens et J. Haegemans étaient chargés respectivement du «mission planning» et de l'«electronic warfare support».

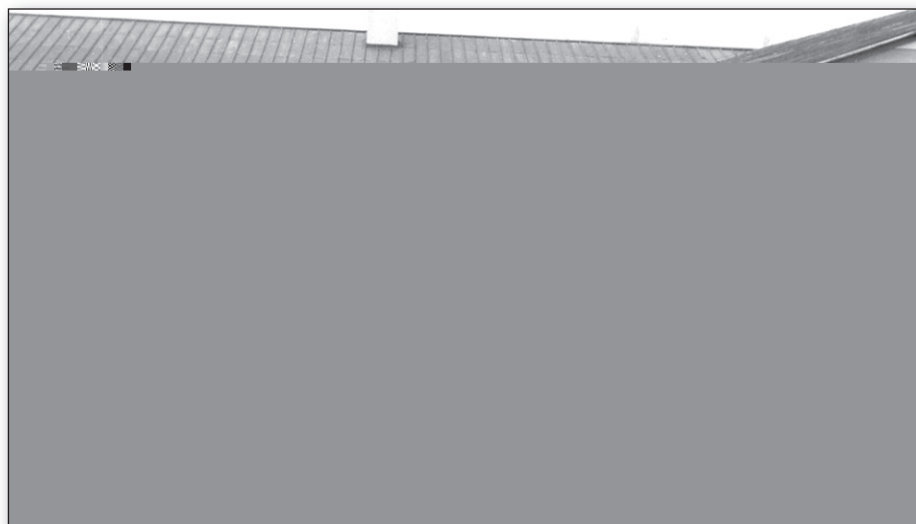
### **L'Aérogare Militaire Luchthaven AML devient Brussels Military Airport (BRUMIL)**

Le jeudi 24 juin, le bâtiment de l'aérogare militaire du 15 Wing rénové a été inauguré en présence du ministre de la Défense P. De Crem.

La dénomination typiquement belge d'AML (Aérogare Militaire Luchthaven), très connue dans les milieux militaires a été modifiée en «Brussels Military Airport», abrégé BRUMIL. Depuis plusieurs années aucuns travaux de modernisation n'avaient été effectués au bâtiment, peut-être du fait des multiples rumeurs d'un déménagement du 15

Wing de Melsbroek vers Beauvechain. Mais, en vue de la présidence belge de l'UE, le ministre De Crem estimait qu'une modernisation en profondeur s'imposait. L'aéroport militaire devait, selon lui, devenir le «Gate to Europe» pour les multiples chefs d'états, chefs de gouvernements et ministres qui durant la deuxième moitié de cette année viendront à Bruxelles.

La toute première aérogare militaire mise en oeuvre à Melsbroek en 1950 se composait de deux baraques en bois, une pour les passagers et le fret et une pour les Paras(bloc H) et se trouvait à la place où se trouve actuellement





aan het gebouw uitgevoerd, mede door de vele geruchten dat de 15 Wing van Melsbroek zou verhuizen naar Bevekom. Maar met het Belgisch voorzitterschap van de EU in het vooruitzicht vond minister De Crem dat een grondige modernisering moest gebeuren. De militaire luchthaven moest volgens hem de "Gate to Europe" worden voor de vele staatshoofden, regeringsleiders en minister die in de tweede helft van dit jaar naar Brussel zouden komen. Het allereerste militair luchthavengebouw van de 15 Wing dat in 1950 in Melsbroek in gebruik genomen werd bestond uit twee houten barakken, een voor passagiers en vracht en een voor de para's (blok H) op de plaats waar nu



le bâtiment de la Police Fédérale. Quand, en 1949; la SABENA à déménagé de l'aéroport Haren-Evere à Melsbroek, c'est le bâtiment «Batavia» qui est devenu l'aéroport national de Belgique jusqu'en 1958. Le bâtiment avait été inauguré par le prince régent Charles en juillet 1948. Dix ans plus tard, à l'occasion de l'EXPO '58, le roi Baudouin inaugurerait la nouvelle aéro-gare de Zaventem.

Depuis lors, la Défense Nationale louait le bâtiment «Batavia» à la Régie des Voies Aériennes et le Wing Tele et plus tard la 40 Escadrille C-119 s'y sont installés. Sous l'impulsion du colonel A. Laforce, commandant du 15 Wing, le bâtiment sera transformé à partir de 1966 pour devenir un aéroport militaire valable qui sera inauguré en 1968 par le chef d'état-major de la Force Aérienne.

het gebouw van de Federale Politie staat. Toen SABENA in 1949 van het vliegveld Haren-Evere verhuisde naar Melsbroek werd het gebouw "Batavia" de nationale luchthaven van België tot 1958. Het gebouw was door prins-regent Karel reeds ingehuldigd in juli 1948. Tien jaar later opende koning Boudewijn de nieuwe nationale luchthaven van Zaventem voor EXPO '58. Van dan af huurde Landsverdediging het gebouw "Batavia" van de Regie der Luchtweegen en werden de Wing Tele en later het 40 Smaldeel C-119 er geïnstalleerd. Onder impuls van kolonel A. Laforce, bevelhebber van de 15 Wing, werd het gebouw vanaf 1966 omgevormd tot een waardige militaire luchthaven en vanaf 1968 in gebruikgenomen.

Au début des années 1970, l'aérodrome de Zaventem s'étend énormément et la partie «cargo» doit être transférée à Melsbroek. Le bâtiment «Batavia» est détruit pour faire place à de nombreux nouveaux bâtiments qui s'érigent le long de la Chaussée d'Haacht. Une nouvelle aéro-gare militaire AML (Aérogare Militaire Luchthaven) et un grand hangar de maintenance ont été construits à côté des bâtiments existants du 15 Wing et mises en usage à partir de 1976.



Begin jaren 1970 nam de luchthaven van Zaventem een enorme uitbreiding en moest het gedeelte "cargo" overgeplaatst worden naar Melsbroek. Het gebouw "Batavia" werd afgebroken om plaats te maken voor de vele nieuwe gebouwen die in die tijd langs de Haachtsesteenweg werden opgetrokken. Een nieuw militair luchthavengebouw AML (Aérogare Militaire Luchthaven) en een grote onderhoudsloods werden gebouwd dichtbij de bestaande gebouwen van de 15 Wing en in gebruik genomen in 1976.

### Congo 50 jaar onafhankelijk, koninklijk bezoek

Op 28 juni rond 10u vertrokken Cdt P. Antoine en zijn bemanning voor een historische opdracht met de Airbus A-330 naar Congo. Aan boord koning Albert II, koningin Paola en premier Y. Leterme die ons land officieel zullen vertegenwoordigen op de viering van 50 jaar onafhankelijkheid van de Democratische Republiek Congo (DRC) in Kinshasa.

Aan boord van het koninklijk vliegtuig bevinden zich ook een zeventigtal mensen van de media, vertegenwoordigers van een aantal uitverkoren NGO's, culturele verenigingen, scholen, musea en universiteiten die zich inzetten voor de DRC. Ook enkele verdienstelijke personen maken de reis mee. Het bonte gezelschap dat ons vorstenpaar en premier Leterme vergezelt bestaat uit ongeveer 150 personen.

Voor dit historisch bezoek aan Congo werd niets aan het toeval overgelaten. Reeds op 25 juni vertrok een Embraer ERJ-145 in de versie van medische luchtvacuatie via Ghardaïa (Algerije) en Niamey (Niger) naar Kinshasa. Ook Cdt Peter Wijffels, commandant van het C-130 MONUC Detachement 14 in Kisangani, werd met zijn vliegtuig en bemanning in "stand-by" gezet op het vliegveld van Goma.

Het omstreden bezoek van koning Albert II aan de DRC verliep zonder noemenswaardige problemen en op 1 juli, daags na de feestelijkheden, vlogen de Airbus A-330 en de Embraer ERJ-145 terug naar Melsbroek. Het was 25 jaar geleden dat nog een Belgische koning naar de voormalige kolonie trok, toen koning Boudewijn in 1985 de 25ste verjaardag van de onafhankelijkheid bijwoonde.

Bemanning A-330 VVIP: boordcommandant P. Antoine; copiloot W. Meukens; kabinechef F. Van de Velde; flight attendants P. Goeminne, B. Neufeind, D. Van Steen, P.

### Congo 50 années d'indépendance, visite royale

Le 28 juin, le Cdt P. Antoine et son équipage décollait vers 10 heures en Airbus A-330 pour une mission historique vers le Congo. A bord, le roi Albert II, la reine Paola et le Premier Ministre Y. Leterme qui représenteront officiellement la Belgique pour la cérémonie des 50 ans d'indépendance de la République Démocratique du Congo (DRC) à Kinshasa.

A bord de l'avion royal se trouvaient aussi une septantaine de membres des médias, des représentants de certaines ONG sélectionnées, d'associations culturelles, d'écoles, de musées et d'universités qui se dévouent pour la DRC. Quelques personnes méritantes sont aussi du voyage. La compagnie bigarrée qui accompagne le couple royal et le premier se compose d'environ 150 personnes.



Pour cette visite historique au Congo, rien n'est laissé au hasard. Un Embraer ERJ-145 en version évacuation médicale par air est déjà parti le 25 juin via Ghardaïa (Algérie) et Niamey (Niger) vers Kinshasa. De même, le Cdt Peter Wijffels, commandant du C-130 MONUC Detachement 14 à Kisangani, a été en «stand-by» sur l'aérodrome de Goma avec son avion et son équipage.

La visite controversée du roi Albert II à la DRC s'est déroulée sans problème majeur et le 1 juillet, au lendemain des festivités, l'Airbus A-330 et l'Embraer ERJ-145 retournaient

à Melsbroek. Il y a 25 ans qu'un souverain belge ne s'était plus rendu dans l'ancienne colonie, en ce temps là, le roi Baudouin s'était rendu au 25<sup>e</sup> anniversaire de l'indépendance en 1985.



Equipage A-330 VVIP: commandant de bord P. Antoine; copilote W. Meukens; chef de

cabine F. Van de Velde; flight attendants P. Goeminne, B. Neufeind, D. Van Steen, P. Vervaecke et L. Wille; loadmasters J. Gondry et M. Ralki.

Equipage ERJ-145 (CE-03) pour l'évacuation médicale par air: commandants de bord A. Grossiels et W. Rombouts; copilote O. Crappe; flight attendant I. Cuyppers; et team



Vervaecke en L. Wille; loadmasters J. Gondry en M. Ralki.

Bemanning ERJ-145 (CE-03) voor medische Luchtevacuatie: boordcommandanten A. Grossiels en W. Rombouts; copiloot O. Crappe; flight attendant I. Cuypers; en medisch team D. Baekelandt, C. Dhenneau, F. François, S. Jennes en D. Tummeleer.

Bemanning C-130 MONUC: boordcommandant P. Wijffels; copiloot J. Leonard; flight engineer M. Schellekens en loadmasters J. Broen en P. Van de Velde.



médical D. Baekelandt, C. Dhenneau, F. François, S. Jennes et D. Tummeleer.

Equipage C-130 MONUC: commandant de bord P. Wijffels; copilote J. Leonard; flight engineer M. Schellekens et loadmasters J. Broen et P. Van de Velde.

### Herdenking van de ramp C-119 in Sake-Masisi in 1960

De 10de Taktische Wing organiseerde op 19 juli 2010 te Kleine Brogel een ceremonie voor de 50ste verjaardag van de crash van Sake-Masisi. Het was één van de donkerste episodes in de geschiedenis van de 10 Wing en de 15 Wing. Defensie huldigde een monument in ter herinnering van de slachtoffers. Bijna 450 mensen waren aanwezig voor de herdenking en brachten hen hulde. Een peloton onder bevel van kapitein K. Cheyns met het vaandel van de 15 Wing namen deel aan de herdenking en een C-130 overvloog het paradeplein geëscorteerd door drie F16's waarvan er één de formatie verliet "missing wingman".

Op 30 juni 1960 wordt het begin van de onafhankelijkheid van Belgisch Congo getekend door zware rellen. De Belgische gouverneur beslist tussen beide te komen om de openbare orde

te herstellen. Hij roept de Belgische Luchtmacht op om landgenoten en andere mensen in gevaar te evacueren. Naast de vliegtuigen en hun bemanning worden ook grondtroepen van de Vliegvelde Verdediging Eenheden (VVE) ontplooid. Onder hen ook de derde Marscompagnie met twee pelotons VVE uit Kleine-Brogel en twee pelotons uit Brustem. Op 19 juli 1960 vertrekt een C-119 van Kleine-Brogel vanop het vliegveld van Usumbura naar Goma met aan boord 45 passagiers. Halverwege duiken er plotseling technische problemen op. Het vliegtuig stort met brandende motor neer in de heuvels van Masisi. De bemanning en 36 passagiers komen om. Slechts vier mensen overleven de ramp.



### Commémoration du crash C-119 de Sake-Masisi en 1960

Le 19 juillet 2010, le 10 Wing Tactique de Kleine Brogel a organisé une cérémonie à l'occasion du 50<sup>e</sup> anniversaire du crash aérien de Sake-Masisi. Il s'agit d'un des plus sombres épisodes de l'histoire du 10 Wing et du 15 Wing. La Défense a inauguré un monument à la mémoire des victimes. Quelques 450 personnes étaient présentes à la cérémonie, elles ont présenté leur hommage aux victimes. Un peloton sous le commandement du capitaine K Cheyns et l'étendard du 15 Wing participaient à l'hommage et un C-130 a survolé la plaine de parade escorté par trois F-16 dont un a quitté la formation en «missing wingman».

Le début de l'indépendance de l'ancien Congo belge le 30 juin 1960, est marqué par de graves émeutes. Le gouvernement belge décide d'intervenir pour rétablir l'ordre public. La Force Aérienne belge est envoyée pour protéger et évacuer les compatriotes et d'autres personnes en danger. À côté des avions et de leur équipage, des troupes au sol appartenant à l'Unité de Défense des Aéroports (UDA) sont aussi déployées. C'est le cas de la 3<sup>ème</sup> Compagnie de Marche constituée de deux pelotons UDA de Kleine-Brogel et deux pelotons de Brustem. Le 19 juillet 1960, un C-119 du 15 Wing quitte l'aéroport d'Usumbura en destination de Goma avec 45 personnes à son bord. Des problèmes techniques surviennent à mi-chemin, un moteur brûle. L'avion s'écrase sur les collines de Masisi. L'équipage et trente-six passagers sont tués. Seuls quatre personnes survivent à la catastrophe.

# 21 Smaldeel 1964: Reisinlichtingen voor passagiers DC-6

*Uit de archieven van VZW Dakota*

**De bemanning wenst zijn passagiers een "goede reis". Ze doet beroep op uw welwillende medewerking opdat de zending met stiptheid en veiligheid eigen aan de 15 Wing zou verlopen.**

**De hiernavolgende raadgevingen zullen er veel toe bijdragen:**

1. Voor ieder vertrek, vermijd het overtollig voedsel en alcoholische dranken zonder nochtans nuchter te zijn.
2. Tracht steeds op het vastgestelde uur en op de juiste plaats tegenwoordig te zijn, zoniet en alles ten spijt, zal de boordbevelhebber, die aan zijn zendingsorders gehouden is, zich verplicht zien zonder U te vertrekken.
3. Het gewicht van uw reisgoed mag de 30 kg niet overschrijden.

Wat U gedurende de vlucht en de tussenlandingen van korten duur zoudt nodig hebben, dient U in een kleine en lichte reistas bij U te houden in het vliegtuig. Het, overige reisgoed zal in de "soute" vervoerd worden. Deze "soute" kan men slechts bereiken bij de aankomst en voor het vertrek. Alvorens het reisgoed opnieuw aan boord te brengen, moet het op door de autoriteiten

van de verschillende vliegvelden wel bepaalde tijdstippen aangegeven worden, die het boordpersoneel zal mededelen.

4 Het is ten strengste verboden te roken op de vliegtuigparkeerplaatsen, in het vliegtuig op de grond, in de vlucht tijdens het stijgen en dalen, gedurende de nacht en telkens als het boordpersoneel het signaleert, deze instructies werden getroffen voor de luchtveiligheid te verzekeren.

5. De verplaatsingen aan boord van het vliegtuig verbreken zijn stabiliteit. Beperk ze voor zover het mogelijk is, om het boordpersoneel van nutteloze inspanningen te besparen.

6. Een plaats, werd U voorbehouden dit om de controle te vergemakkelijken en in geval van nood men verplicht zou zijn het vliegtuig te verlaten. Het is wenselijk dat iedereen gedurende gans de reis deze plaats behoudt.

7. De cabine is het domein voor de passagiers. Daarentegen zijn de stuurhut en de keuken uitsluitend aan het boordpersoneel voorbehouden. het is verboden deze plaatsen te betreden. Uw tegenwoordigheid daar kan het boordpersoneel enkel en alleen moeilijkheden bezorgen bij het uitvoeren van hun werk. Vermijd hen, om best wil, deze

# 21 Escadrille 1964: DC-6 Informations de voyage

*Des archives de l'ASBL Dakota*

**En souhaitant "Bonne route" à ses passagers l'équipage leur demande de bien vouloir coopérer avec lui pour que la mission s'exécute avec l'exactitude et la sécurité habituelles au 15 Wing.**

**Les renseignements ci-dessous les y aideront:**

1. Avant tout décollage: éviter les repas trop copieux et les boissons alcoolisées.  
Ne soyez cependant pas à jeun.
2. Soyez toujours au rendez-vous à l'endroit et à l'heure fixée, faute de quoi, malgré tout le regret qu'il en aura, le commandant de bord, lié par son ordre de mission, devra se priver de votre compagnie.
3. Le poids total de vos bagages a été limité à 30 kgr

Rassemblez dans une serviette de poids et de mesures réduits les objets dont vous auriez besoin en vol et aux escales de courte durée. Les autres bagages seront transportés en soute. Ils ne seront pas accessibles sauf à l'arrivée et, lors du retour, à Hongkong, Bangkok, Madras, Amman et Tel Aviv. Pour être réembarqués à bord ils devront être enregistrés à l'heure fixée par les autorités locales d'aérodrome et que l'équipage vous



communiquera.

4. Il est formellement interdit de fumer sur les aires de stationnement, dans les avions au sol, ou en vol pendant les manœuvres de montée ou descente, durant la nuit et chaque fois que le personnel de cabine vous le signale. Ces restrictions sont commandées par des raisons de sécurité aérienne.

5. Les déplacements à bord des avions en modifient l'assiette.

Limitez les à ceux qui vous sont nécessaires de façon à ne pas accroître inutilement la fatigue de l'équipage.

6. Une place vous a été réservée. Pour la facilité du contrôle et, en cas de nécessité, pour la sécurité de l'évacuation, il convient que vous la conserviez pendant tout le voyage.

7. La cabine est le domaine des passagers. Par contre, le poste de pilotage et la cuisine sont réservés au personnel de bord. Il est interdit de s'y rendre. Votre présence à cet endroit ne pourrait qu'augmenter les difficultés de leur travail. Evitez leur, de bonne grâce, ce souci. Evitez aussi en les sollicitant qu'ils ne soient mis dans l'alternative d'être en infraction avec les règlements militaires, ou de





last. Spaar hen ook voor de moeilijke keuze hen tegen de militaire tucht te doen handelen of U te ontgoochelen.

8. De veiligheidsgordels moeten vastgegespt zijn gedurende het opstijgen en dalen, bij slechte weersomstandigheden en gedurende de nacht. De reddingsvesten moeten op vermelding van het boordpersoneel aangetrokken worden, deze maatregelen werden voor uwe veiligheid genomen.

9. Na de landing, verlaat uw zetels niet vooraleer het boordpersoneel de toelating geeft. Zij moeten wachten op de toelating van de overheid van de "escale" (politie, veiligheid, douane).

Bij het verlaten van het vliegtuig tracht in groep te blijven onder de leiding van de steward, tot op het ogenblik dat het uur en de plaats van wederverzameling voor het vertrek meegedeeld zijn.

10. De bevoorrading gedurende de vlucht is begrensd. Het is voor het personeel onmogelijk andere maaltijden op te dienen dan deze voorzien op het Document Nr 3.

11. Sommige gerechten en dranken zijn niet aan te bevelen zelfs uitgesloten gedurende de vlucht, deze kunnen de passagiers ontstellen, bijgevolg breng geen persoonlijk voedsel mee. Wat aan boord opgediend wordt, werd speciaal uitgekozen, het is voldoende voor elke etape op voorwaarde dat U voor het vertrek normaal gegeten hebt.

12. Als gedurende een deel van de reis de woestijn en de zee overvlogen worden zullen in de vlucht de nodige inlichtingen en raadgevingen gegeven worden wat U te doen hebt in geval van noodlanding op vaste land of zee.

13. De bemanning is strikt gebonden aan zijn orders. Ze zullen hun zending uitvoeren zoals ze hen werd voorgeschreven. Reken er niet op dat ze er zullen van afwijken om het eender welke reden.

14. Indien U, gedurende de vlucht, een inlichting of een zekere hulp mocht nodig hebben, vraag het aan het boordpersoneel. Het zal hen een genoegen zijn U te helpen of om U bij te staan in zover het mogelijk is.

15. De bemanning die U werd toevertrouwd bezit de nodige hoedanigheden opdat deze vlucht zou verlopen zonder onvoorziene incidenten. Bovendien zullen ze al doen wat mogelijk is om U veilig, aangenaam en gezellig te vervoeren.

We rekenen op uwe samenwerking. Dank bij voorbaat.

vous infliger un refus.

8. Les ceintures de sécurité doivent être bouclées pour les montées et descentes, dans le mauvais temps et la nuit. Les gilets de sauvetage doivent être mis sur avertissement du personnel de cabine. Ces mesures sont dictées par le souci de votre sécurité.

9. Aux atterrissages ne quittez votre siège qu'après en avoir été sollicité par le personnel de cabine qui doit attendre l'autorisation des autorités de l'escale (police-sécurité- douane). A la sortie de l'avion restez groupés sous la conduite du steward jusqu'à ce qu'il puisse vous fixer le lieu et l'heure de rendez-vous pour le réembarquement.

10. Le ravitaillement en vol est limité. Il ne sera pas possible au personnel de distribuer d'autres repas que ceux prévus par le document N° 3.

11. Certains aliments et boissons sont contre-indiqués ou exclus pour le vol. Certains peuvent même incommoder des passagers. N'emportez donc pas de provisions personnelles. Ce qui vous sera servi à bord a été soigneusement étudié. Ce sera suffisant pour chaque étape à condition que vous ayez pris le soin de vous sustenter normalement avant le départ.

12. Une partie importante de la mission s'effectue au-dessus de la jungle ou des mers. Vous recevrez en vol des informations et conseils sur la conduite à tenir en cas d'atterrissage ou amerrissage forcé.

13. L'équipage est tenu par des ordres stricts. Il exécutera sa mission telle qu'elle lui a été prescrite. Ne vous attendez pas à ce qu'il puisse y déroger pour quelque raison que ce soit.

14. Si au cours du vol vous désirez des renseignements ou quelque aide, appelez le personnel de cabine. Il se fera un plaisir de vous documenter ou de vous secourir selon ses moyens.

15. L'équipage à qui vous êtes confié possède toute la



compétence requise pour que le vol se passe sans incident. De plus il mettra tout en œuvre pour votre sécurité, votre confort et votre agrément.

Si vous y coopérez de bonne grâce, il vous en sera reconnaissant.





## Remembrance Day 16 -10- 2010

### Uitnodiging

De jaarlijkse «Remembrance Day» ceremonie wordt dit jaar georganiseerd op zaterdag 16 oktober 2010 om 11 uur aan het monument gelegen in het Jubelpark (naast het Koninklijk Leger Museum). Dit monument is gewijd aan de nagedachtenis van allen die hun leven gaven in bevolen luchtdienst. Laat ons niet vergeten dat zij zich opgeofferd hebben om onze vrijheid, onze onafhankelijkheid en onze Westerse waarden te vrijwaren.

U bent vriendelijk uitgenodigd op deze ceremonie die jaarlijks georganiseerd wordt in het kader van de verjaardag van de oprichting van de Belgische Luchtmacht (15 oktober 1946). Na de plechtigheid wordt U uitgenodigd op de receptie, aangeboden door FONAVIBEL, in het Luchtvaartmuseum.

### Invitation

La cérémonie annuelle «Remembrance Day» sera organisée cette année le samedi 16 octobre 2010 à 11 heures au monument situé au Parc du Cinquantenaire (à côté du Musée Royal de l'Armée). Ce monument est dédié à la mémoire de tous ceux qui ont donné leur vie en service aérien commandé. N'oublions pas qu'ils se sont sacrifiés pour préserver notre liberté, notre indépendance et nos valeurs occidentales.

Vous êtes cordialement invités, à assister à cette cérémonie organisée annuellement dans le contexte de la date anniversaire de la création de la Force Aérienne Belge (15 octobre 1946). A l'issue de la cérémonie, une réception offerte par FONAVIBEL sera organisée au Musée de l'Air.

## Breugelfeest Fête Breughelienne 29-10-2010

