



DAKOTA

News

N° 52 - Dec 2010
Déc 2010



Airbus A-310: last flight



Brumil : Gate to Europe
From Brunschhat to Melsbroek
"The Grizzly story" part 2

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 : Van Brasschaat
naar Melsbroek



P 14 : De Brasschaat
à Melsbroek

Blz 20 : 15 Wing vandaag



P 20: 15 Wing aujourd'hui

(Omslagfoto : Filip Wouters)

(Photo de couverture : Filip Wouters)

Periodiek tijdschrift, uitgegeven door de VZW DAKOTA, Documentatiecentrum van de 15 Wing

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

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

Foto's : Jacques Van Hyfte, fotosectie 15 Wing

Druk : Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch

Adres : Dakota - 15 Wing Luchttransport
Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek
Tel : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51
e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be

Openingsuren: maandag & woensdag, van 14 tot 18 uur

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" : 15 Euro te storten op rekening nr. 438-1064121-48 van de VZW

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : J.P. Van Doorselaer

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

Rédaction :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

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

Photos : Jacques Van Hyfte, section photo 15 Wing

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Adresse: Dakota - 15 Wing Transport Aérien
Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek
Tél : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51
e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be

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

Cotisation annuelle de membre "Dakota" : 15 Euro à verser sur le compte 438-1064121-48 au nom de l'ASBL

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : J.P. Van Doorselaer

Kolonel vlieger Bernard Flamang verliet op 27 oktober de 15 Wing Luchttransport na drie jaar en vier maanden bevelhebber geweest te zijn. Hij begon aan een nieuwe uitdagende functie op de generale staf van Defensie in Evere. Wij houden er aan hem van harte te danken voor de steun die onze VZW Dakota onder zijn beleid van de 15 Wing kreeg, alsook voor zijn persoonlijke waardering en sympathie voor het werk van onze vrijwilligers. Aan zijn opvolger kolonel vlieger Bernard Masuy wensen wij een succesvolle commandoperiode toe en hopen wij op een voortzetting van de hulp en de steun die wij onder zijn voorgangers mochten genieten. We heten hem ook welkom als de nieuwe erevoorzitter van onze vereniging. Een kort relaas van de ceremonie ter gelegenheid van de bevelsovergave leest u in de rubriek "15 Wing vandaag".

Voor de rubriek "Geschiedenis" schreef de heer Benoît Mihail, conservator van het politiemuseum in Etterbeek, een artikel over de geschiedenis van de luchtsteun bij Federale Politie: "Van Brasschaat naar Melsbroek".

Zoals beloofd in het vorig nummer gaan we verder met de "A-400M Grizzly story" met het tweede deel van het artikel "Airbus Military A-400M, een lang verhaal" geschreven door generaal vlieger o.r. V. Mardaga. In zijn "update A-400M" brengt onze medewerker Mike Arren het belangrijkste nieuws van dit ambitieuze Europese programma.

Zoals aangekondigd moesten wij tot onze spijt ons breugelfeest van 29 oktober 2010 afgelasten. We overwegen nu om onze leden uit te nodigen op een lentefeest in 2011. We houden u op de hoogte.

Wij danken alle leden hartelijk die hun lidmaatschap voor 2011 reeds betaalden of dat binnenkort zullen doen. Daardoor betoont u uw steun voor het vrijwilligerswerk binnen de VZW Dakota en getuigt u van uw sympathie voor de 15 Wing Luchttransport.

De redactie ziet zich genoodzaakt in de toekomst Dakota News slechts drie maal per jaar te publiceren. Het zullen echter wel nummers met 32 bladzijden zijn, zodat het informatie-aanbod onveranderd blijft. Wij danken u voor uw begrip.

Tot slot wenst de ganse Dakota-ploeg u en uw familie een aangename kerstperiode en een voorspoedig jaar 2011. Onze wensen gaan ook naar al het personeel van de 15 Wing en de bemanningen wensen wij "many happy landings".

René Hoeben
Voorzitter

Le 27 octobre dernier, le colonel aviateur Bernard Flamang a quitté le 15 Wing Transport Aérien après avoir assuré le commandement pendant trois ans et quatre mois. Au sein de l'état-major de la Défense à Evere, il retrouve de nouvelles responsabilités et un nouveau défi. Nous le remercions bien vivement pour le support dont notre ASBL Dakota a bénéficié durant son commandement du 15 Wing ainsi que pour l'appréciation et la sympathie qu'il n'a cessé de témoigner envers le travail de nos bénévoles. Nous souhaitons tout le succès possible à son successeur, le colonel aviateur Bernard Masuy, et espérons pouvoir compter sur la poursuite de l'aide et du soutien dont nous avons pu bénéficier sous le commandement de ses prédécesseurs. Nous lui souhaitons également la bienvenue en tant que président



d'honneur de notre association. Vous trouverez un compte rendu succinct de la cérémonie de remise de commandement dans la rubrique «15 Wing aujourd'hui».

Dans notre rubrique «Histoire», monsieur Benoît Mihail, conservateur du musée de la police à Etterbeek, nous livre un article sur l'histoire du support aérien dans la Police Fédérale, intitulé «De Brasschaat à Melsbroek».

Comme promis dans notre numéro précédent, nous poursuivons notre

série «A-400M Grizzly story» avec la deuxième partie de l'article «Airbus Military A-400M, une longue histoire» rédigé par le général aviateur o.r. V. Mardaga. Dans son «Update A-400M», notre collaborateur Mike Arren nous fait part de développements importants sur cet ambitieux programme européen.

Comme vous le savez et à notre grand regret, nous avons dû annuler la fête brueghelienne du 29 octobre 2010. Nous envisageons maintenant d'inviter nos membres à une fête de printemps en 2011 et ne manquerons pas de vous en tenir informés.

Nous remercions bien vivement les membres qui ont déjà payé leur cotisation pour 2011 ou vont le faire incessamment. Ce faisant, vous récompensez le travail de bénévolat au sein de l'ASBL Dakota et marquez votre sympathie au 15 Wing Transport Aérien.

Dans l'avenir, la rédaction se voit contrainte de ne publier Dakota News que trois fois par an. Comme ces numéros compteront 32 pages, le volume total d'informations restera inchangé. Nous vous remercions pour votre compréhension.

Pour terminer, l'équipe du Dakota vous souhaite, ainsi qu'à votre famille, une agréable fête de Noël et une bonne année 2011. Nos vœux s'adressent également au personnel du 15 Wing, de même que nous souhaitons «many happy landings» aux équipages.

René Hoeben
Président

Dakota Flash

Door J. Ackermans en A. Vermeesch

Bezoeken en activiteiten in Dakota

Naast de maandelijkse ontvangst van de "Amicale Nationale Paracommando Vriendenkring" (ANPCV), de leden van de "Sabena Modelers Club" en de "Old timers 15 Wing", ontving onze VZW Dakota nog een tiental andere groepen en verenigingen in de voorbije vier maanden.

In **september**: auditeur-generaal o.r. Fobbe met een groep militaire magistraten, de gemeente Steenokkerzeel met het jaarlijks traditioneel bezoek van de nieuwe inwoners, kolonel o.r. P. Bruynooghe met de "International Police Association" afdeling Oost-Vlaanderen en de Federale Politie Antwerpen (FGP).

In **oktober**: de MONSANTO Senioren en de leden van de Koperen Passer uit Brugge.

In **november**: majoor D. Van den Heuvel met een veertigtal leden van de KWB Ekeren.

In **December** droegen wij bij tot het Sint-Niklaasfeest van de 15 Wing, en vonden een bestuursvergadering van AVIA, en de jaarlijkse "Christmas Tea BAF Ladies Club" plaats in onze lokalen.

Een Dakota voor Dakota

Van half juli tot half september werkten de mannen van het team "Restore Boxcar" verschillende dagen op het vliegveld van Oostende-Brugge. Jean Dries, Georges Bero, Jean Lefebure, Dany Van Oostveldt, José Dechambre, Carlo Pittoors en Raf Horemans demonteerden enkele grote onderdelen van het vliegtuig en zorgden voor het ervan vervoer naar Melsbroek.



Par J. Ackermans et A. Vermeesch

Visites et activités au Dakota

Outre la réception mensuelle de l'Amicale Nationale Paracommando (ANPCV), des membres du «Modelers Club Sabena» et des «Old Timers du 15 Wing», notre ASBL a reçu une dizaine de groupes d'autres associations au cours des quatre derniers mois.

En **septembre** nous avons reçu: l'auditeur général e.r. Fobbe avec un groupe de magistrats militaires, la municipalité de Steenokkerzeel avec sa traditionnelle visite annuelle des nouveaux résidents, le colonel e.r.

P. Bruynooghe avec l'International Police Association, division de Flandre Orientale, ainsi que la police fédérale d'Anvers (FGP).

En **octobre**: les seniors de MONSANTO et les membres du «Koperen Passer» de Bruges.

En **novembre**: le Major D. Van den Heuvel avec une quarantaine de membres du KWB d'Ekeren.

En **décembre**, nous avons contribué à la fête de Saint-Nicolas

du 15 Wing, et un conseil d'administration de l'AVIA ainsi qu'à l'annuel «Christmas Tea BAF Ladies Club» ont eu lieu dans nos locaux.



Un Dakota pour le Dakota

De la mi-juillet au mi-septembre, les hommes de l'équipe «Restore Boxcar» ont travaillé plusieurs jours à l'aéroport d'Ostende-Bruges. Ainsi, Jean Dries, Georges Bero, Jean



Lefebure, Dany Van Oostveldt, Jose Dechambre, Carlo Pittoors et Raf Horemans y ont démonté certaines parties importantes de cet avion et en ont assuré le transport vers

Voor het uitzonderlijk nachtelijk transport onder begeleiding van de Federale Politie van Middelkerke naar Melsbroek is het wachten op de nodige toelating van Defensie. In Groenveld is de plaats voor de DC-3 voorzien naast de C-119 en de Pembroke.

Nieuw Dakota-paviljoen

In januari was onze witte "party tent" op het terras onder het gewicht van de zware sneeuwval bezweken. Het bestuur besliste toen eenparig om iets steviger in de plaats te zetten om de bezoekers en onze vrijwilligers toe te laten een frisse neus te halen en eventueel een sigaretje te roken. Half oktober gestart met de opbouw van een nieuw Dakota-paviljoen, nadat de sectie infra van de 15 Wing ons terras had vervolledigd en de nodige betonnen verankeringspunten geplaatst had, waarvoor onze welgemeende dank! Onze nieuwe medewerker Paul Verhaert nam vakkundig



de uitvoering van de werken in handen bijgestaan door onze voorzitter, R. Hoeben, J-P. Van Impe, R. Buekenhout, A. Janssens, C. Pittoors en J. Nijs. Het nieuwe stevige bouwsel zal de komende winters zeker doorstaan.

Sint-Niklaasfeest 15 Wing

Zoals elk jaar steunde onze VZW Dakota het Sint-Niklaasfeest voor de kinderen van het personeel van de 15 Wing. Traditioneel wordt daartoe ook het "dank u knikkende negertje" dat op de toog van onze bar staat geleidigd.

Op woensdag 1 december, na het feest in de 15 Wing en daarna in de MS-kliniek van Melsbroek, kwam de vermoeide Sint met zijn gevolg nog wat uitrusten onze bar. Dakota.

Aanwinst voor onze bibliotheek

Tussen de vele boeken over luchtvaart ontdekte onze redacteur in de bookshop van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis een merkwaardig boek met op de knalrode omslag een tekening van een DC-3 cockpit door J-L. Béghin. Het boek werd uitgegeven in 1996 bij "Les Editions La Bruyère - Paris".

In het boek "Adieu Captain!" beschrijft piloot Jacques Siroux zijn leven dat zich afspeelt in de vijf continenten. Geboren in 1935 belandde hij in Belgisch Congo, waar zijn vader "administrateur territorial" was. Na zijn jeugd begint hij aan

Melsbroek.

Pour le transport exceptionnel de nuit, de Middelkerke vers Melsbroek, sous la direction de la police fédérale, nous attendons les autorisations nécessaires de la défense. A Groenveld, nous avons déjà prévu l'endroit pour ce nouveau DC-3 à côté du C-119 et du Pembroke.

Nouveau pavillon Dakota

En janvier, notre «party tent» blanche sur la terrasse s'étant effondré sous le poids de fortes chutes de neige, le Conseil avait décidé à l'unanimité de la remplacer par une



installation plus résistante pour permettre à nos visiteurs et à nos bénévoles de jouir d'une bouffée d'air frais et peut-être de «griller une cigarette». Le mi-octobre, la construction de ce nouveau pavillon Dakota a commencé, après que la section infrastructure du 15 Wing avait complété notre terrasse et placé les ancrages en béton nécessaire, ce dont nous les remercions chaleureusement!

Notre nouvel volontaire Paul Verhaert s'est chargé de l'exécution professionnelle des œuvres, assisté par notre président R. Hoeben, JP. Van Impe, R. Buekenhout, A. Janssens, C. Pittoors et J. Nijs. Cette nouvelle structure solide survivra sans aucun doute beaucoup d'hivers à venir.

Fête de Saint-Nicolas du 15 Wing

Comme chaque année, notre association a appuyé financièrement la fête de Saint-Nicolas pour les enfants du personnel du 15 Wing. Traditionnellement, à cette fin, nous vidons également le «petit nègre reconnaissant» sur le comptoir de notre bar.

Mercredi le 1 décembre, après son travail au 15 Wing et après la fête à la clinique SP de Melsbroek, le Saint fatigué et sa suite sont venues se désaltérer dans notre bar.

Nouvelle acquisition pour notre bibliothèque

Parmi les nombreux livres sur l'aviation dans la librairie du Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire, notre rédacteur a découvert un livre remarquable avec, sur la couverture rouge vif, le dessin par J-L. Béghin d'un poste de pilotage DC-3. Le livre a été publié en 1996 par «Les Editions La Bruyère - Paris».

Dans le livre «Adieu, capitaine!», le pilote Jacques Siroux



de verwezenlijking van zijn droom: de universitaire flight, militaire dienstplicht, zweefvliegen in Sint-Hubert, burgerlijke vliegschool in Temploux, 144ste promotie Elementaire Vliegschool te Goetsenhoven, gevorderde vliegschool in Salon en Provence, Jachtschool te Brustem, Operation Training Unit in Kleine Brogel op F-84F, jachtmaaldeel te Chièvres op Hunter, smaldeeluitwisselingen, oefeningen in Solenzara, defilé op de nationale feestdag, overlevingsoefeningen op zee en te land, examen A, Sabena, B-727, B-707, vlieg-instructeur, B-747, Zaïre, Libië, DC-3, TEA, en Singapore Airlines. Dit alles en nog veel meer komt aan bod in het boeiende levensverhaal van Jacques Siroux dat 380 bladzijden behelst en leest als een spannende roman!

Een van de weinige geslaagde leerling piloten waarmee J. Siroux in Goetsenhoven op SV-4 leerde vliegen was Jo Huybens! De stichter van het Dakota Documentatiecentrum, komt enkele keren voor in het verhaal omdat Jacques Siroux en Jo Huybens altijd vrienden gebleven zijn. Een schitterend boek, enkel in het Frans te verkrijgen!

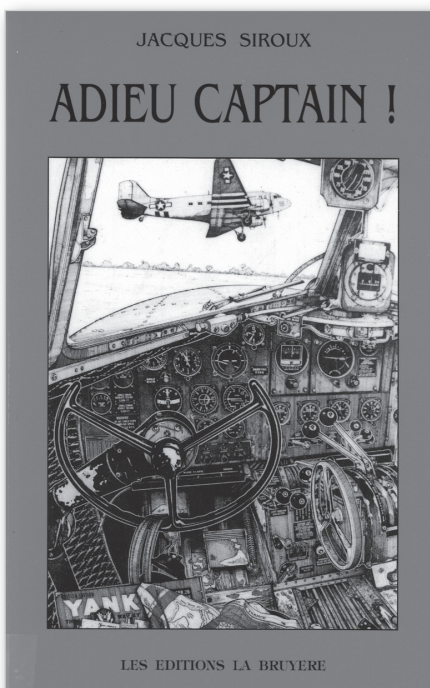
De VZW Dakota dankt:

21 Smaldeel en Ilse Cuypers voor het schenken van de enige nog ontbrekende maquette in onze tentoonstelling, de Falcon 20 die in gebruik is in het 21 Smaldeel sedert maart 1973.

Paul Verhaert voor het schenken van een kalender van 1999 met prachtige potloodtekeningen van alle vliegtuigen van de Belgische Luchtmacht. Hij schonk ook een boekje uit de jaren 50 "Startbaan vrij!" geschreven door L.A. De Knock ten behoeve van het technisch onderwijs.

Jacques Vandemeulebroek voor het schenken van een ondervliegoveral (Tiger Moth) uit 1950.

Jan Vingerhoets voor de checklists, cursussen en documenten van de verschillende vliegtuigen waarop hij gedurende zijn loopbaan in de 15 Wing vloog (1984-1991 en 1997-1998).



décrit sa vie, qui se déroule dans les cinq continents.

Né en 1935, il se retrouve au Congo belge, où son père fut «administrateur territorial». Après son enfance, il commence à réaliser son rêve: le flight universitaire, le service militaire, le vol à voile à Saint-Hubert, l'école civile de pilotage à Temploux, la 144ème promotion de l'École de pilotage élémentaire à Gossoncourt, l'école de pilotage avancée à Salon de Provence, l'École de Chasse à Brustem, l'entraînement opérationnel sur F84-F à Kleine Brogel, l'Escadrille de Chasse sur Hunter à Chièvres, échanges d'escadrille, exercices à Solenzara, défilé aérien pour la fête nationale, exercices de survie maritimes et terrestres, Examen A, Sabena, B-727, B-707, instructeur en vol, B-747, le Zaïre, la Libye, DC-3, TEA, et Singapore Airlines. Tout cela, et plus, est couvert dans l'histoire fascinante de la vie de Jacques Siroux qui contient 380

pages et se lit comme un roman passionnant!

Un des quelques élèves-pilotes qui ont réussi avec J. Siroux l'entraînement sur SV-4 à Gossoncourt était Jo Huybens! Le fondateur de notre Centre de Documentation Dakota, figure plusieurs fois dans l'histoire parce que Jacques Siroux et Jo Huybens sont toujours restés amis. Un livre brillant, disponible uniquement en français!

L' A.S.B.L. Dakota remercie:

La 21 Escadrille et Ilse Cuypers pour le don de la seule maquette manquante dans notre exposition: le Falcon 20, en service à cette escadrille depuis Mars 1973.

Paul Verhaert pour le don d'un calendrier 1999 avec des superbes dessins au crayon de tous les avions de la Force Aérienne Belge. Il a également fait don d'un livre des années '50: «Startbaan vrij!», écrit par LA De Knock pour l'enseignement technique.

Jacques Vandemeulebroeke qui nous a procuré une sous-combinaison de vol de Tiger Moth de 1950.

Jan Vingerhoets pour les checklists, cours et documentation des différents avions sur lesquels il a volé pendant sa carrière au 15 Wing (1984-1991 et 1997-1998).

Ledenbijdrage voor 2011

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

Wij verzoeken u uw bijdrage van **15 euro** voor 2011 te willen overmaken op ons rekeningnummer **438-1064121-48**. Wij danken u bij voorbaat.

Ter herinnering: diegenen die in aanmerking komen kunnen hun gecombineerd lidmaatschap van "Old Timers 15 Wing/Dakota Documentatiecentrum 15 Wing" nog steeds regelen door storting van **28 euro** op rekening **751-2039574-92 van "Old Timers 15 Wing"** (voorwaarden: zie blz 6 in Dakota News nr 48 van september 2009).

Cotisation des membres pour 2011

L'équipe-Dakota vous remercie pour votre précieux soutien qui est indispensable à la survie et au développement de notre centre de documentation. Nous vous prions de transférer **15 euros** comme contribution pour 2011 sur notre compte **438-1064121-48**. Nous vous en remercions à l'avance.

Pour rappel, les **Old Timers du 15 Wing** peuvent toujours régler leur cotisation combinée «Old Timers 15 Wing/Dakota Documentation 15 Wing» en versant **28 euro** sur le compte **751-2039574-92 des Old Timers 15 Wing** (conditions: voir p. 6 du Dakota News N° 48 de Septembre 2009).

"The Grizzly story"

Deel 2

Airbus Military A-400M, een lang verhaal

Door V. Mardaga.

Na de lange weg te hebben afgelegd van meer dan 15 jaar om de specificaties te bepalen, de juridische perikelen te omzeilen, de aantallen vast te leggen met afgeleide participaties voor de nationale industrieën, en na de Antonov-70 te hebben afgevoerd, manifesteert zich nu een probleem van heel andere orde.

Airbus Industries" is bezig, tegelijk met de A-400M, eveneens aan de ontwikkeling van de reusachtige A-380 te werken, en er ontstaat nu binnen de firma een competitie voor intellectuele krachten. Door de langzame vooruitgang van het programma A-400M, besluiten de aandeelhouders dat Airbus de volle prioriteit moet geven aan de A-380. Alle nodige ingenieurs moeten nu aan de A-380 werken, desnoods door de A-400M te vertragen. Hoe zeer men zich in politieke en militaire kringen hierover ook opwindt, de aandeelhouders zijn in deze wereld oppermachtig. Eind 2001 wilden de meeste partners zo vlug mogelijk een contract afsluiten, om met de eigenlijke ontwikkeling te starten. Maar in het najaar van 2002

zijn er verkiezingen in Duitsland en Portugal, waardoor ondanks de druk van andere landen, een snelle beslissing ondenkbaar wordt. Gedurende het ganse jaar 2002 is de Duitse positie onduidelijk. Uiteindelijk keurt het parlement enkel het oorspronkelijk geplande bedrag voor het project goed, dat echter ruim onvoldoende is voor 73 toestellen. Tegelijkertijd weigert het parlement elke consequentie van een eventuele vermindering van het aantal toestellen. Wanneer in het najaar de nieuwe bewindsploegen aantreden, stellen ze een en ander in vraag. Portugal brengt zijn behoefte terug naar nul, en Duitsland verlaagt het aantal vliegtuigen naar 60, zodat nu de totale initiële behoefte terugvalt op 180. Er volgt groot protest van de industrie, die dreigt het project te kelderden als het totaal aantal vliegtuigen nog verminderd wordt. Het hele project

L'airbus militaire A-400M une longue histoire

Par V. Mardaga

Traduction de J. de Brouwer

Après plus de 15 ans d'errements sur le long chemin qui mèna à la définition des spécifications, qui permit de contourner les obstacles juridiques, qui fixa le nombre d'avions (couplé aux compensations économiques pour les industries nationales) et après avoir écarté l'Antonov-70, voici que se présente un nouvea problème d'un tout autre ordre



Airbus Industries", concomitamment avec le A-400M, travaille au développement du gigantesque A-380 et cela provoque au sein de la firme une compétition pour s'appropriier les forces intellectuelles. La lente progression du programme A-400M a poussé les actionnaires à prendre la décision de donner la priorité à l'A-

380. Tous les ingénieurs nécessaires doivent travailler sur l'A-380 quitte à retarder l'A-400M. L'indignation tant des politiciens que des militaires ne sert à rien face à la toute puissance des actionnaires dans ce monde.

Fin 2001, la plus part des partenaires étaient désireux de finaliser un contrat afin de pouvoir finalement débiter la phase de développement. Mais, fin 2002 il y a des élections en Allemagne



et au Portugal et cela a pour conséquence qu' aucune décision rapide n'est concevable et ce malgré la forte pression des autres pays. Durant toute l'année 2002, la position de l'Allemagne est indécise. Finalement le Parlement approuve le budget initialement prévu pour le projet alors que celui-ci est totalement insuffisant pour les 73 appareils prévus. En même temps, le parlement refuse d'assumer les conséquences d'une éventuelle diminution du nombre d'appareils. Lorsque à la fin de l'année, les nouvelles équipes gouvernementales allemandes et portugaises prennent place, elles remettent quelques points en question. Le Portugal ramène ses besoins à zéro et l'Allemagne diminue son quota d'appareils à 60 si bien que in fine la commande initiale totale retombe à 180 appareils. Il s'en suit une vague de protestation de la part



riskeert onrendabel te worden!

Vooraleer men een contract kan afsluiten moet nog een zeer netelig probleem worden opgelost: de keuze van de motoren van de A-400M. Vanaf het concept was gekozen voor "turbopropellers" (schroefturbines), omdat deze een beter rendement geven dan turbofans op kortere afstanden en vluchten op lagere hoogte, en omdat ze iets minder gevoelig zijn voor schade tijdens operaties op slechte terreinen. Men wil zeer krachtige motoren van 10.000 shp (shaft horse power), en daartoe heeft men, op zijn Europees, een consortium opgericht waaraan alle Europese motorconstructeurs deelnemen (Rolls Royce, Snecma, MTU, Fiat Avio, TechSpace Aero, en het Spaanse ITP). De motor zou worden gebaseerd op een bestaand type, namelijk van de Snecma M88.

Doch het opzet faalt, mede al door het afhaken van Italië, en er wordt offerte aanvraag gelanceerd voor een nieuw motorproject "de TP400D6". De concurrentiestrijd wordt aangegaan tussen Pratt & Whitney Canada, en het nieuwe Europese consortium "Euro Prop International" (Snecma, Rolls Royce, MTU en ITP). Zowel de prijs als de technologie van het Europese bod blijken beter te zijn, en op 31 maart 2003 wordt het zo lang verwachte contract voor ontwikkeling en productie getekend. Eind mei 2003 kan het project van start gaan, ondanks het feit dat diverse problemen, zoals de prijsaanpassingen, niet zijn opgelost. Volgens de nieuwe prognose kunnen de eerste motoren tegen einde 2007 worden geleverd, en zou de A-400M kunnen vliegen begin 2008.

Al snel blijkt dat deze krachtige motoren een zodanig groot koppel ontwikkelen, dat de staart van het toestel zou moeten worden vergroot en verstevigd. Teneinde een dergelijk duur proces te vermijden, dat bovendien het gewicht van het toestel zou verhogen, wordt gekozen om twee van de vier schroeven in tegengestelde richting te laten draaien,

des industriels qui menacent de faire capoter le projet si le nombre d'appareils devait encore diminuer. L'ensemble du projet risquant de devenir déficitaire!

Avant de pouvoir conclure un contrat, il faut encore résoudre un épineux problème: Le choix des moteurs de l'A-400M. Dès le départ du projet, on avait opté pour des hélices turbocompressées car celles-ci ont un meilleur rendement que les turbofans sur des courtes distances et sur des vols à basse altitude. De plus, elles sont moins sujettes à des dégâts lors d'opérations sur des terrains non préparés. Le désir est d'avoir des moteurs très puissants de 10.000 shp (shaft horse power) et pour se faire, comme d'habitude en Europe, on crée un consortium dans lequel tous les motoristes européens participent (Rolls Royce, Snecma, MTU, Fiat Avio, TechSpace Aero, et l'espagnol ITP). Le moteur devait être basé sur un concept existant, le Snecma M88.

Cependant le programme capote par le fait du retrait de l'Italie. Une demande d'offre est alors lancée pour un nouveau projet de moteur «le TP400D6». La lutte se circonscrit entre Pratt & Whitney Canada et le nouveau consortium européen «Euro Prop International (Snecma, Rolls Royce, MTU et ITP). L'offre européenne l'emporte tant par son prix que par sa haute technologie si bien que le 31 mars 2003, le contrat tant espéré, pour le développement et la production des appareils peut enfin être signé. Fin mai 2003, le projet peut démarrer malgré le fait que divers problèmes comme l'ajustement des prix n'a pas été résolu.

Les nouvelles prévisions indiquent que les moteurs pourraient être livrés fin 2007 et que l'A-400M pourrait voler début 2008

Très rapidement, il apparaît que ces puissants moteurs engendrent un couple tellement fort qu'il faut penser à agrandir et renforcer la queue de l'appareil.



zodat ze de koppels wederzijds compenseren. Zodoende zal men wel de tandwielkasten tussen motor en schroef verschillend moeten maken, wat gevolgen heeft voor de complexiteit, het onderhoud en de logistiek, en dus ook voor de prijs.

Na ruim zes jaar intensieve arbeid, talloze evaluaties en discussies over al dan niet aanvaardbare gewichtsverhogingen, vindt uiteindelijk die eerste vlucht plaats op 11 december 2009, dus nog ruim één jaar later dan de prognoses gemaakt in 2003. De A-380 heeft de race met brio gewonnen. Hij maakte zijn eerste vlucht op 27 april 2005, en is nu reeds ruim een jaar in serieproductie. Uiteraard kan men aanvoeren dat de complexiteit van de A-400M wel groter is dan die van zijn ontwikkelingsconcurrent. De intergratie van apparatuur voor elektronische tegenmaatregelen en raketafweer, radarsystemen voor tactische navigatie op lage hoogte door volgen van het reliëf, diverse cargobeheerssystemen voor laden, lossen en automatische berekening van belasting en gewichtsverdeling, systemen voor het tactisch afwerpen van ladingen, enz ... verhogen de complexiteit, alsook de uitdagingen om het leeggewicht binnen aanvaardbare grenzen te houden.

Het is echter vooral de typische Europese context die verantwoordelijk is voor de talloze vertragingen. Vooreerst is er een gebrek aan leiderschap. Defensieprojecten die ik van nabij heb kunnen volgen, waar de VSA onbetwistbaar de leiding hadden, waren niet zelden frustrerend voor de Europese deelnemers, maar uiteindelijk ging men wel vooruit en werkte men efficiënter. De Europese landen staan erop als gelijken te worden behandeld, hoewel dit een utopie is. Niet één, maar drie of vier naties vinden dat zijn het voortouw moeten nemen. Dit leidt vaak tot onderlinge wedijver en afremming. Veel koks bederven de brij! Indien men in Europa bij aanvang van een nieuw project zou

Afin d'éviter une modification très coûteuse et qui en plus, ferait augmenter le poids de l'appareil, on opte pour une solution qui consiste à faire tourner deux des quatre moteurs dans le sens opposé de sorte qu'ils compenseront de chaque côté le couple engendré. Pour ce faire, il faudra fabriquer des boîtes d'engrenages différentes ce qui aura pour conséquence de compliquer l'entretien et la logistique et aussi le prix;

Après plus de six ans de travail intensif comprenant de nombreuses évaluations et discussions relatives à l'augmentation du poids admissible, le premier vol est finalement effectué le 11 décembre 2009 soit avec plus d'un an de retard sur les prévisions formulées en 2003. L'A-380 a gagné la course avec brio. Il a effectué son premier vol le 27 avril 2005 et est maintenant depuis plus d'un an en production de série. On peut en effet arguer que la complexité de l'A-400M est bien plus grande que celle de son concurrent dans la course au développement. L'intégration de toutes sortes d'équipements comme: les appareils de contre-mesures électroniques et anti-missiles; L'adjonction de systèmes de radars propre au vol tactique à basse altitude avec incorporation du suivi du relief; L'ajout de divers systèmes de gestion du cargo pour faciliter le chargement, le déchargement ainsi que le calcul automatique de la charge et du centrage le tout couplé aux systèmes de largage tactique des charges, etc... Tout cela augmente fortement la complexité et le défi pour maintenir le poids à vide dans des limites acceptables.

Les retards encourus sont à attribuer au contexte typiquement européen responsable de toutes ces dérives. Avant tout, il y a un manque de leadership. Dans les projets de Défense que j'ai pu suivre de près, les USA avaient incontestablement la mainmise sur les décisions. Cela était souvent frustrant pour les participants Européens mais in fine cela avançait bien et on travaillait plus efficacement.

kunnen overeenkomen om aan één der deelnemende landen het onbetwistbare leiderschap te geven, zou men mogelijk dit probleem kunnen omzeilen.

De verschillende wetgevingen en procedures in de Europese landen zorgen eveneens voor veel vertragingen. In sommige landen, zoals België, worden de belangrijkste beslissingen genomen in de regering, terwijl het parlement slechts "pro forma" meespeelt; zo is een relatief eenvoudige en vlotte werkwijze mogelijk. In andere landen, zoals Duitsland, speelt het parlement een prominente rol, en beslist uiteindelijk. Deze procedure is echter complexer en vraagt veel meer tijd. Dit zegt nog niets over eigenlijke wetgevingen zelf, die erg uiteenlopend zijn en voortdurend speciale bijkomende juridische spitsvondigheden vragen, dan eens voor het ene dan weer voor het andere land.

D a a r e n b o v e n wordt het beslissingsproces verstoord of vertraagd door de verkiezingen in de partnerlanden, die uiteraard niet gesynchroniseerd zijn. Niet zelden treedt er na een regeringswissel een gevoelige koersverandering op. Ook dit fenomeen is niet van aard om de vlotte afhandeling van contractuele onderhandelingen en het nemen van zwaarwegende beslissingen te bevorderen. En dan hebben we het niet over de onvermijdelijke nationale belangen, die spijs alle goede intenties, steeds weer opnieuw zorgen voor spanningen.

Als je dit zo op een rijtje zet, kom je eigenlijk tot het besluit dat, met zoveel problemen, de Europeanen eigenlijk nog voortreffelijke resultaten boeken.

De A-400M is eigenlijk een zeer goed product, dat voor heel wat landen aan een reële behoefte beantwoordt. Het is duidelijk groter en beter geschikt dan de C-130, en toch ook weer aantrekkelijker dan de Amerikaanse C-17, die nog een klasse groter is, en een echt strategisch transporttoestel is. Doch jammer genoeg zien de potentiële klanten ook de steeds groeiende vertragingen, haken af en zoeken naar andere oplossingen.

Nu het toestel vliegt, is een grote stap gezet. Helaas hebben we in de pers kunnen lezen dat de ontwikkelingskosten, oorspronkelijk geraamd op 20 miljard euro, thans met circa 11,3 miljard zijn gestegen. De industrie oordeelde dat deze kostenoverschrijding niet enkel haar verantwoordelijkheid is, en eiste dat de deelnemende landen daarvan samen 5,3 miljard zouden dragen.

Voorals Duitsland liet meteen horen dat hiervan geen sprake kon zijn, waarop de industrie een duidelijk standpunt vroeg tegen eind januari 2010. Anderzijds was Airbus

Les pays européens désirent être traités en égaux alors que ceci est une utopie. Il n'y a pas seulement un pays mais bien trois ou quatre nations qui pensent devoir prendre les rennes du projet Cela amène des rivalités et des ralentissements. «Trop de chefs coq gâtent la sauce» dit-on. Si en Europe dès le début d'un nouveau projet, on pouvait se mettre d'accord pour qu'un des pays participants reçoive de façon incontestable le leadership, on pourrait probablement de cette façon éviter ce problème.

Les différentes législations et procédures en cours dans les pays européens sont également responsables des différents ralentissements. Dans certains pays comme en Belgique, les décisions importantes sont prises au sein du gouvernement tandis que le parlement accorde son aval «pro forma»; cela permet un travail rapide et efficace. Dans

d'autres pays, c o m m e l'Allemagne, le parlement joue un rôle primordial et c'est lui qui en définitive prend la décision. Cette procédure est beaucoup plus complexe et demande plus de temps. Ceci sans parler de lois spécifiques qui divergent énormément d'un pays à l'autre et qui demandent c o n s t a m m e n t des trouvailles



juridiques de pointes, applicables une fois pour l'un et une autre fois pour un autre pays.

En plus de cela, le processus décisionnel est dérangé ou retardé par des élections dans l'un ou l'autre pays partenaire car elles ne sont évidemment pas synchronisées.

Il n'est pas rare qu'après des élections et le changement de gouvernement qui s'en suit, on constate un changement très sensible de direction. Ce phénomène n'est non plus pas de nature à faciliter la conclusion de discussions contractuelles et la prise de décisions lourdes à supporter. A tout cela nous ne voulons pas ajouter les immanquables intérêts nationaux qui malgré toutes les bonnes intentions finissent toujours par resurgir pour donner de nouveaux soucis.

Si l'on additionne tous ces problèmes, on en arrive à trouver que l'Europe obtient malgré tout de bons résultats.

L'A-400M est finalement un très bon produit qui, pour beaucoup de pays, répond à un réel besoin. Il est nettement plus grand et plus performant que le C-130 et malgré tout plus intéressant que le C-17 américain qui étant encore d'une taille supérieure est un réel avion de transport stratégique. Malheureusement, les clients potentiels vu les retards grandissants, décrochent et recherchent des alternatives.

Maintenant que l'avion vole, un grand pas a été accompli.

contractueel zeer hoge boetes verschuldigd wegens het niet respecteren van de leveringstermijnen. De landen gaan stilzwijgend akkoord om deze boetes niet te eisen, omdat zij zich ervan bewust zijn niet helemaal vrijuit te gaan.

Het werd nu weer zoeken naar mogelijke compromisoplossingen, en dat kostte weer tijd. Bij het uitblijven van een akkoord, dreigde Airbus het hele programma af te voeren. Ik heb ooit eens door een hoge industrieel horen zeggen dat de productie toelaat om langdurig werkgelegenheid en economische welvaart te verschaffen, maar dat het essentiële en allerbelangrijkste de ontwikkeling is van een nieuw product, want dat laat toe om de nieuwe kennis te verwerven.

Na ruim twee maanden wachten, kwam dan toch op 5 maart 2010 het verlossende bericht op de telex: na moeizame onderhandelingen werd tijdens een ministeriële vergadering in Berlijn een akkoord bereikt. De landen gaan akkoord om het contract met 2 miljard euro te verhogen. In feite laten zij een verhoging toe met 3,5 miljard, doch daarvan willen zij 1,5 miljard recupereren wanneer bijkomende toestellen aan derde landen worden verkocht. Verder zullen ze ook meer voorafbetalingen uitvoeren. Wellicht is zo voor alle partijen gezichtsverlies vermeden, maar het belangrijkste is dat Europa niet de schade en schande van een mislukt programma moet ondergaan. Gedurende vele jaren zullen duizenden hoogwaardige werkplaatsen door dit project veilig gesteld zijn.

Voor de A-400M is er op wereldniveau een markt, in een niche waar enkel de (wegens geldgebrek tijdelijk gestrande) Antonov-70 een reële concurrent zou kunnen zijn. Na meer dan 4000 vlieguren testvluchten, zullen over drie tot vier jaar de eerste operationele toestellen naar de crisisgebieden vliegen. De Belgische exemplaren zullen pas tegen 2020 worden geleverd, en tegen die tijd zullen er nog belangrijke beslissingen moeten vallen over de vernieuwing en aanpassing van de logistieke en ondersteunende infrastructuur. Wie weet duikt in het Brusselse dan het spook van de verhuis van de 15 Wing naar een andere locatie weer op, om de dure kavels van Melsbroek voor andere economische doeleinden ter beschikking te stellen. Het worden nog boeiende tijden, terwijl we in afwachting nog geruime tijd de vertrouwde C-130 naar alle uithoeken van de wereld zullen zien vliegen.

(Copyright KVOO Limburg).



Hélas, nous avons pu lire dans la presse que les frais de développement initialement estimés à 20 milliards d'euros ont été dépassés d'environ 11,3 milliard. Les industriels estiment que ce dépassement budgétaire n'est pas de leur seule responsabilité et ils exigent que les pays participants supportent ensemble une part de ce déficit estimée à 5,3 milliard.

L'Allemagne a tout de suite fait savoir qu'il ne pouvait pas en être question et du coup, les industriels ont demandé une position ferme pour fin janvier 2010. D'autre part, «Airbus Industries» s'est vu imposé contractuellement de très fortes amendes du fait du non respect des délais de livraisons. Les pays sont tombés d'accord tacitement pour ne pas réclamer ces amendes étant conscients qu'ils ne sont pas eux-mêmes tout à fait irréprochables.

Il a donc fallu une fois de plus trouver des solutions de compromis acceptables et cela a encore pris du temps. Dans l'attente de cet accord, Airbus menaçait une nouvelle fois de rejeter le programme tout entier. Un industriel haut placé m'a un jour dit que si le processus de production donne des possibilités d'emploi sur le long terme et amène un bien-être économique par contre, le processus de développement d'un nouveau produit est pour eux essentiel et le plus utile car il permet d'acquérir de nouvelles connaissances.

Après deux mois d'attente, le 5 mars 2010 le télex délivra la nouvelle qu'après de difficiles discussions, lors d'une session ministérielle à Berlin un accord avait été conclu. Les pays marquent leur accord d'augmenter le contrat de 2 milliard d'euros. En fait, ils acceptent une augmentation de 3,5 milliard dont ils veulent récupérer 1,5 milliard lorsque des commandes supplémentaires seront passées par des pays tiers.

D'autre part, ils effectueront plus de préfinancement. De la sorte toutes les parties impliquées sauvent la face mais le plus important de tout est que l'Europe ne subira pas la honte et les dégâts qu'aurait pu occasionner un programme raté. Durant de nombreuses années, des milliers d'ateliers très spécialisés seront ainsi protégés.

Pour l'A-400M, il y a au niveau mondial un marché dans une niche dans laquelle (faute de moyens financiers) seule l'Antonov-70 aurait pu être un réel concurrent.

Après plus de 4000 hr de vols d'essais, donc dans trois ou quatre ans, les premiers appareils opérationnels voleront vers les territoires en crise. Les exemplaires belges ne seront pas livrés avant 2020 et d'ici là il faudra

encore prendre de nombreuses décisions au sujet du renouvellement et de l'adaptation de la logistique et de l'infrastructure de support. Qui sait, peut-être qu'à Bruxelles, le fantôme du déménagement du 15 Wing vers une autre base resurgira-t-il afin de pouvoir offrir à d'autres opérateurs économiques la très enviable surface occupée à Melsbroek. Il y aura encore de nombreux moments chauds pendant lesquels nous verrons encore voler vers tous les coins du monde nos fidèles C-130 dans l'attente du A-400M.

(Copyright KVOO Limburg).

A-400M Update

door Mike Arren

Oktober

- "Airbus Military" was de laatste tijd op zoek naar nieuwe klanten voor de A-400M, omdat nog altijd getwijfeld wordt of men met de opbrengsten van de Europese klanten alleen uit de kosten geraakt. Zo werd het vliegtuig aan Indië voorgesteld om de "gap" tussen de C-130 en de C-17 op te vullen; het is nog afwachten of Indië echte belangstelling toont.

- Eind oktober werden met de drie Grizzly-testvliegtuigen reeds 200 testvluchten uitgevoerd goed voor een totaal van 672 vlieguren, wat 100 uren minder is dan gepland. Oorzaak was het tijdverlies door de vervanging van twee TP400-D6 motoren op de testvliegtuigen in september, slecht weer in Sevilla en in Toulouse.

Het vierde testvliegtuig Grizzly-4 zit op schema om voor het jaareinde zijn eerste vlucht te maken en de eerste onderdelen voor Grizzly-6 zijn intussen toegekomen in Sevilla. Grizzly-5 zal niet gebouwd worden.

- De tests voor bijtanken in vlucht zullen vanaf Toulouse worden uitgevoerd en niet vanaf RAF-basis Brize Norton zoals eerst vermeld in sommige media. Voor deze tests zal Grizzly-1 worden uitgerust met uitrusting van de gespecialiseerde maatschappij Cobham. Eerst zullen een aantal zogenaamde droge contacten tussen de Grizzly-1 en een RAF VC-10 opdat Airbus de "fly-by-wire" besturing zou kunnen afstellen voor het bijtanken in vlucht. Bij succes van deze testen zullen de testvluchten voor bijtanken in vlucht uitgevoerd worden door de Grizzly-4.

November

- Londen en Parijs meldden dat zij in het kader van de toekomstige samenwerking tussen de Britse en Franse strijdkrachten, nauw zullen samenwerken voor de logistieke ondersteuning en training van de A-400M. Groot-Brittannië besliste inmiddels in een bezuinigingsplan voor defensie dat alle 22 A-400M's tegen 2020 geleverd moeten zijn, omdat de C-130 Hercules-vloot veel sneller dan voorzien verslijt, o.a. door de inzet in Afghanistan. De

par Mike Arren

Traduction de M. Mandl

Octobre

- Ces derniers temps, «Airbus Military» est à la recherche de nouveaux clients pour l'A-400M. Certains doutent en effet de la viabilité du programme avec les seuls clients européens. L'avion a ainsi été présenté à l'Inde en vue de le positionner entre le C-130 et le C-17. L'Inde n'a pas encore répondu à cette offre.

- Fin octobre, les trois avions de test Grizzly avaient effectué 200 vols d'essai pour un total de 672 heures, soit une centaine de moins par rapport aux prévisions du plan de vol. Le remplacement de deux moteurs TP400-D6 au mois de septembre et le mauvais temps à Séville et à Toulouse en sont la cause. Le quatrième appareil de test, Grizzly-4, devrait, comme prévu, effectuer son premier vol avant la fin de l'année. Entre temps, les premiers sous-ensembles de Grizzly-6 sont déjà arrivés à Séville. Le Grizzly-5 ne sera pas construit.

- Les essais de ravitaillement en vol auront lieu à Toulouse et non pas à Brize Norton comme initialement annoncé dans la presse. Pour ces essais, la firme Cobham livrera l'équipement spécialisé pour le Grizzly-1. Les premiers vols d'essai auront lieu avec un VC-10 de la RAF afin d'optimiser le réglage du système «fly-by-wire» de l'appareil pendant

le ravitaillement. En cas de succès de ces réglages, le Grizzly-1 poursuivra les essais de ravitaillement.

Novembre

- Londres et Paris ont décidé de collaborer sur le plan logistique ainsi qu'en matière de formation du personnel de l'A-400M, dans le cadre du nouveau programme de coopération entre les Forces Armées britanniques et françaises. La Grande-Bretagne a par ailleurs décidé dans le cadre de son plan d'économie de la Défense que tous les 22 A-400M devraient être livrés avant 2020, la flotte des C-130 Hercules vieillissant beaucoup plus rapidement que programmé, notamment à cause des



zeer oude C-130K wordt uit dienst genomen tegen 2013 en de C-130J tegen 2022, zo'n 10 jaar eerder dan verwacht.

- De eerste parachutage werd uitgevoerd vanuit de "Grizzly 3". Met succes werden zes parachutisten op een hoogte van 6000 voet in vrije val gedropt.

Volgens de parachutisten is de A-400M een makkelijker toestel om uit te springen dan andere transporttoestellen, vooral dankzij de nieuwe deflectoren die voor elke achterdeur werden gemonteerd om de turbulentie en het lawaai in de cargoruimte te verminderen, en om een snelheid van slechts 110 knopen (203 km/u) aan te houden tijdens een dropping. Nadien werden ook "dummies" (poppen) gedropt met gebruik van de "static lines".

- In Toulouse werd belangrijke vooruitgang gemaakt gedurende de onderhandelingen tussen EADS/Airbus en de zeven Europese kopers van de A-400M. Ook OCCAR werd in deze onderhandelingen betrokken. Het akkoord omvat tot nu toe dat wat reeds in maart van dit jaar werd overeengekomen, maar volgens sommige bronnen doen de kopers op financieel vlak wat toegevingen aan EADS, vooral omdat het totaal aantal toestellen werd verminderd van 180 naar 170 gebracht (Duitsland verminderde het aantal van 60 tot 53 en Groot-Brittannië van 25 naar 22 vliegtuigen).

- Op 13 november heeft Airbus CEO Tom Enders samen met negen andere "sky divers" een sprong in vrije val uitgevoerd vanuit Grizzly-3 van een hoogte van 12.000 voet. Hij omschreef de A-400M als een superieur platform voor paratrooperoperaties in de toekomst. Intussen voerde de Grizzly-testvloot 230 vluchten uit en 765 vlieguren.

Onze Belgische testpilot luitenant-kolonel T. Flamant voerde in Toulouse zijn eerste vlucht uit met de A-400M "Grizzly-3" op 18 november. Na zijn Franse, Duitse en Spaanse collega's is hij nu de vierde militaire piloot op de Grizzly.

opérations en Afghanistan. Les plus vieux C-130K seront retirés de la flotte d'ici 2013 et les C-130J en 2022, soit dix ans plus tôt que prévu.

- Les premiers parachutages ont été réalisés à partir du Grizzly-3. Six parachutistes ont sauté en chute libre d'une hauteur de 6.000 pieds. De l'avis des parachutistes, l'A-400M est un appareil qui se prête parfaitement au largage de parachutistes, grâce notamment aux déflecteurs montés devant chaque porte arrière, ceci afin de minimiser le bruit et les turbulences dans le cargo et afin de maintenir une vitesse de largage de 110 Kts (203 Km/h). Des «dummies» ont également été largués en faisant usage de «static lines».

- D'importants progrès ont été réalisés au cours des négociations à Toulouse, entre les sept partenaires européens de l'A-400M et EADS/Airbus.

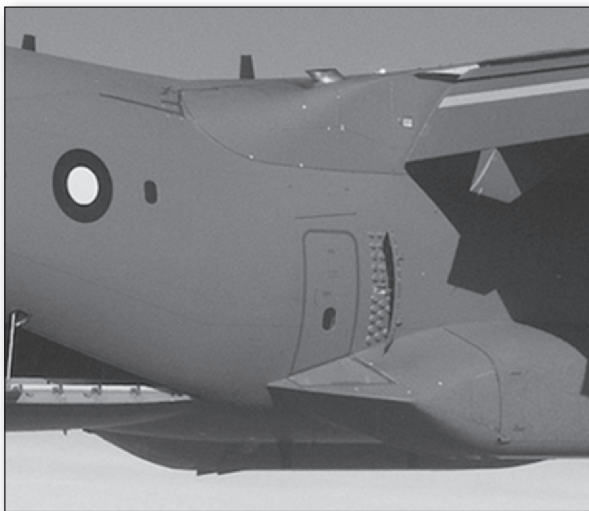
OCCAR a également participé à ces discussions. L'accord prévoit notamment ce qui avait déjà été acquis au mois de mars. Par ailleurs, il semblerait que les pays acquéreurs soient prêts à faire certaines concessions financières du fait que le nombre d'appareils est passé de 180 à 170. (L'Allemagne passe de 60 à 53 et le Grande-Bretagne de 25 à 22 appareils.)

- Le 13 novembre, le CEO d'Airbus, Tom Enders a effectué un saut en compagnie de neuf autres «sky divers» au départ du Grizzly-3 d'une hauteur de 12.000 pieds. Il a

décrit l'appareil comme étant une plate-forme particulièrement adaptée pour les futures opérations aéroportées. Entretemps, la flotte des avions de test a effectué 230 missions pour un total de 765 heures de vol.

Notre pilote d'essai belge, le lieutenant-colonel T. Flamant, a effectué son premier vol sur A-400M "Grizzly-3" à Toulouse le 18 novembre. Après ses collègues

français, allemands et espagnols, il est maintenant le quatrième pilote militaire sur le Grizzly.



Van Brasschaat naar Melsbroek

De Brasschaat à Melsbroek

luchtsteun van de rijkswacht en de federale politie

Door Dr Benoît Mihail, conservator van het politiemuseum
Vertaling door Jos Thewissen

Sinds het begin van de verovering van het luchtruim waren er reeds banden tussen de rijkswacht en het vliegwezen. De rijkswacht, als voornaamste politiemacht buiten de bewoonde kom, kwam tussen bij luchtvaartongevallen (crash van piloot Kinet te Stokkel 1910) maar was ook verantwoordelijk voor de verkeerscontrole op de vliegvelden. Het waren dan ook



de rijkswachters die de vliegtuigen bewaakten tijdens de Grote Oorlog; sommigen hebben later een vliegbrevet bekomen binnen de strijdkrachten. Foto's getuigen van de nauwe contacten die er van het begin af waren tussen het leger en de rijkswacht. Vanaf 1949 staan de rijkswachters de veiligheidsdiensten bij tijdens de controle van de paspoorten op het nationale vliegveld van Evere-Haren en later op Melsbroek. Dit is het begin van het latere detachement te Zaventem (1947).

In dezelfde periode ontloopt het vliegwezen zich als een nuttig hulpmiddel voor het politiewerk. In 1952 gaat een stafofficier aan boord van een vliegtuig van het 15 Smaldeel van het Licht Vliegwezen te Brasschaat om het verkeer rond Spa-Francorchamps te bestuderen. Deze

l'appui aérien de la gendarmerie et de la police fédérale

Par Dr. Benoît Mihail, conservateur du Musée de la Police

Des liens entre la gendarmerie et l'aviation, il y en a dès les débuts de la conquête de l'air. En tant que principale force de police dans les campagnes, la gendarmerie intervient sur le lieu des accidents aériens (crash du pilote Kinet à Stockel, 1910) mais aussi pour le contrôle du trafic dans les aéroports. Ainsi, ce sont les gendarmes qui surveillent les avions pendant la Grande Guerre; certains obtiendront par la suite un brevet de pilote au sein des forces armées. Des photos témoignent de ces contacts privilégiés qui ont toujours existé entre l'armée et la gendarmerie. A partir de 1949, les gendarmes assistent la sûreté publique dans le contrôle des passeports sur l'aéroport national de Evere-Haren et plus tard à Melsbroek. C'est l'embryon du futur détachement de Zaventem (1974).

Mais à la même époque, l'aviation commence aussi à apparaître comme un outil utile pour le travail policier lui-même. En 1952, un officier de l'état-major monte dans un appareil de la 15 Escadrille d'Aviation Légère de Brasschaat pour étudier la circulation autour de Spa-Francorchamps. La mission est interrompue par une avarie moteur. Malgré cet imprévu, l'expérience est retentée peu de temps après, à

Melsbroek, à l'occasion d'un meeting aérien de l'OTAN. Cette fois, c'est dans un hélicoptère Bell mis à disposition par la Sabena que monte un lieutenant de la légion mobile. Il examine le flux de circulation autour de l'événement et en communique les résultats par radio à la gendarmerie. Comme celle-ci ne possède à l'époque aucune fréquence radio commune avec la police communale, l'appareil doit atterrir pour prévenir de vive voix un commissaire-adjoint, aperçu fort à propos, qu'un embouteillage commence à se former à Evere!

On l'aura compris, les débuts de l'aviation policière sont jalonnés d'anecdotes hautes en couleur. Un appareil souvent emprunté à cette époque est le Auster AOP9, formidable petit avion mais pas vraiment adapté aux pratiques de la gendarmerie: pour permettre le fonctionnement du matériel

zending werd onderbroken door motorpech. Ondanks deze tegenslag, wordt ze kort daarna herhaald tijdens een vliegmeeting van de NAVO in Melsbroek. Deze keer wordt een Bell-helikopter door Sabena ter beschikking gesteld van een luitenant van de mobiele eenheid. Hij bekijkt de verkeersdrukte rond Melsbroek en deelt zijn bevindingen mee via de radio van de rijkswacht. Omdat in die periode de rijkswacht geen gemeenschappelijke radiofrequentie had met de gemeentepolitie, moest het toestel landen om de officier toe te laten met luide stem een toevallig opgemerkte adjunct-commissaris te verwittigen dat er zich een verkeersopstopping aan het ontwikkelen was in Evere!

Het is duidelijk dat het begin van de luchtsteun van de rijkswacht doorspekt is met verrassende anekdotes. In die periode was een van de toestellen dat geleend werd de Auster AOP9, een fantastisch klein toestel, spijtig genoeg niet echt geschikt voor het werk van de rijkswacht. Om de radio naar behoren te laten werken moeten extra batterijen geïnstalleerd worden; deze bevatten echter elektrolyt, een zure vloeistof die bij scherpe bochten dikwijls op de schoenen terecht kwam!

Nochtans zit het voornaamste obstakel elders: de kosten van de toestellen en meer nog die van het onderhoud worden te hoog bevonden, zeker door generaal Thiel die andere prioriteiten heeft. Even werd aan de aankoop van helikopters gedacht, maar dit werd dan toch voor onbepaalde tijd uitgesteld. Het dient gezegd dat tot in de jaren zestig de openbare besturen terughoudend waren om de politiediensten te voorzien van modern materiaal, aangepast aan evolutie van de criminaliteit en de noden van de gemeenschap in het algemeen. De realiteit bij de onze veiligheidsdiensten was toen: de rijkswachter per fiets en de politieagent met witte helm, die hun rondes maken zonder radioverbinding.

Om de uitstekende waarnemingscapaciteit die de luchtvaart biedt te kunnen gebruiken moet de rijkswacht rekenen op steun van Landsverdediging. Er worden alleen maar waarnemers bij de rijkswacht opgeleid; piloten en vliegtuigen worden naar behoefte door het leger ter beschikking gesteld. De eerste luchtwaarnemers bij de rijkswacht krijgen hun opleiding bij het 15^e smaldeel op Piper-Cub L18C in de periode 1955 tot 1968. De samenwerking wordt intenser in de jaren zestig zodat er een explosie volgt in het aantal vliegreuren (van 60 in 1966 tot 1960 in 1974). Deze volledige afhankelijkheid van het leger heeft ook enkele ongemakken en aanpassingsproblemen. Zo gebeurde het bijvoorbeeld dat de rijkswacht voor een waarnemingsopdracht van het verkeer tussen Brussel en de kust ... een Sikorsky-helikopter van de Zeemacht kreeg!

In 1968 werd eindelijk beslist om eigen luchtmiddelen aan te schaffen voor de rijkswacht. Zes helikopters Alouette II komen bij het patrimonium van de rijkswacht; origineel waren er twaalf voorzien. Die zes worden er al snel vijf

radio, il faut installer des batteries supplémentaires; or celles-ci utilisent de l'électrolyte, liquide qui a la fâcheuse tendance à se renverser sur les chaussures lors de virages un peu secs!

L'obstacle principal est cependant ailleurs: le coût des appareils et surtout de leur entretien est jugé trop élevé, notamment par le général Thiel, qui a d'autres priorités. L'achat d'hélicoptères, un moment envisagé, est remis aux calendes grecques. Il faut dire que jusque dans les années 1960, les pouvoirs publics rechignent à doter les forces de police de matériel moderne, adapté à l'évolution de la criminalité et de la société en général. La réalité policière d'alors, c'est le gendarme à vélo ou le policier au casque blanc, faisant sa ronde sans aucun contact radio.

Bref, afin de pouvoir profiter de ce formidable outil d'observation qu'est l'aviation, la gendarmerie doit compter sur l'appui de la Défense. Seuls des observateurs



gendarmes seront formés; pilotes et appareils seront fournis par l'armée à mesure des exigences. Les premiers observateurs aériens gendarmes recevront leur instruction à la 15 Escadrille, sur Piper-Cub L18C, entre 1955 et 1968. La collaboration s'intensifie dans les années 1960, faisant exploser le nombre d'heures de vol (60 en 1966 contre 1960 en 1974). Ce développement fait par ailleurs ressortir les inconvénients de la dépendance totale à l'égard de l'armée. Il est par exemple arrivé que la gendarmerie reçoive pour une mission de surveillance de la circulation entre Bruxelles et la côte ... un Sikorsky de la force navale!

En 1968, il est enfin décidé de procéder à l'acquisition d'une flotte propre. Six hélicoptères Alouette II rejoignent le patrimoine de la gendarmerie, au lieu des douze initialement prévus – un accident ramènera vite ce chiffre à cinq. Curieusement, ils sont toujours confiés à l'Aviation Légère de Brasschaat, qui en assurera la maintenance (en collaboration avec certains mécaniciens gendarmes) mais aussi le pilotage. Ils garderont d'ailleurs une livrée militaire kaki jusqu'aux années 1990. La direction est d'abord assurée par le commandant Robberecht.

Cinq ans plus tard, en 1973, la gendarmerie enrichit sa flotte de trois hélicoptères Puma, d'une capacité de 16 hommes – deux autres ne seront jamais achetés. Pourquoi



avoir choisi des engins aussi volumineux? L'histoire officielle explique ce choix par l'intérêt de posséder un hélicoptère-ambulance, avec à bord un médecin de la Croix Rouge et deux secouristes. Accessoirement, il est aussi question de pouvoir transporter la famille royale en cas d'urgence. D'autres sources moins officielles évoquent un choix plutôt dicté par la Défense elle-même, afin de pouvoir également faire usage de ces appareils, ce qui n'a finalement pas été

ten gevolge van een ongeval. Eigenaardig genoeg worden zij toevertrouwd aan het Lichte Vliegwezen te Brasschaat, dat instaat voor het onderhoud (met de hulp van technici van de rijkswacht) en ook de piloten levert. Zij houden tot in de jaren negentig een militair kaki uniform. De eerste bevelhebber was commandant Robberecht.

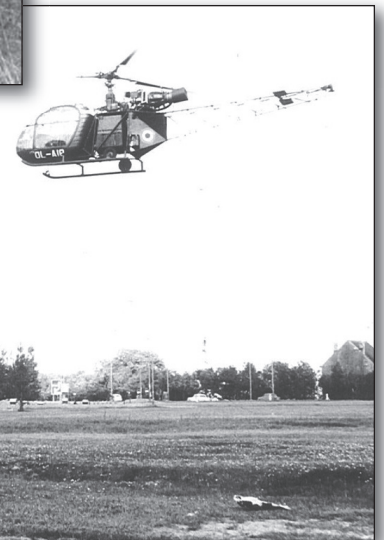
Vijf jaar later, in 1973, breidt de rijkswacht haar luchtvloot uit met drie Puma-helikopters met een capaciteit van 16 manschappen - twee bijkomende werden nooit besteld. Waarom viel de keuze op deze grote toestellen?

De officiële versie luidde dat het belangrijk was een toestel met ambulance mogelijkheden te hebben met aan boord een dokter van het Rode Kruis en twee helpers. Een bijkomende taak is het vervoer van de koninklijke familie in spoedgevallen.

Andere minder officiële bronnen vermeldden dat de keuze beïnvloed werd door landsverdediging zelf; dit om ook gebruik te kunnen maken van deze toestellen. Dat is echter nooit gebeurd. Het is trouwens de Landmacht geweest die de Puma de beste helikopter vindt in het voorgestelde aanbod.

De idee van een reddingshelikopter - met de financiële hulp van het ministerie van Volksgezondheid - past volledig in de ambitieuze politiek van de rijkswacht in de jaren zeventig. "De Puma die u kan redden" titelt VOX in oktober 1974.

Het is ook de periode van de snelwegenpolitie

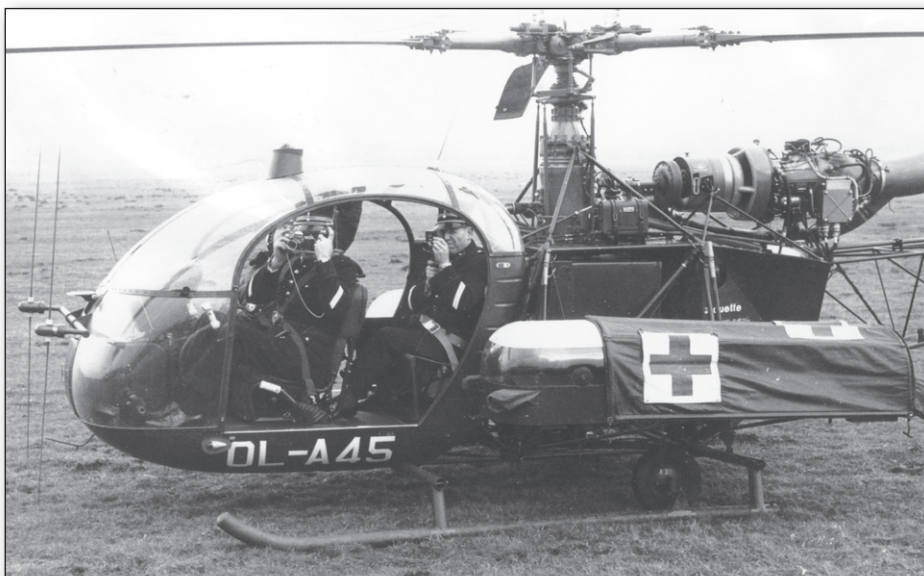


le cas. C'est d'ailleurs la Force Terrestre qui désigne le Puma comme le meilleur hélicoptère parmi les options proposées. L'idée d'un hélicoptère de sauvetage - avec le soutien financier du ministère de la Santé, il faut le préciser - s'inscrit en tout cas parfaitement dans la politique ambitieuse de la gendarmerie au début des années 1970. «Ce Puma qui peut vous sauver» titre VOX en octobre 1974. C'est aussi l'époque de la police des autoroutes (émulation de la police de la route) et de l'achat de voitures rapides

comme les Porsche-911. L'état-major rêve de construire dans tous le pays des postes autoroutiers dotés d'une piste d'atterrissage pour les Puma. En effet, cet appareil est alors utilisé pour la poursuite de bandits en tandem avec les véhicules rapides, bien entendu, mais aussi avec une Alouette: celle-ci repère les fuyards qui sont ensuite interceptés par l'équipe de gendarmes embarqués à bord du Puma. On notera que ce type de mission n'est pas sans danger, vu la fragilité des appareils; en 1999, un MD-900 (voir ci-dessous) essuie un tir de Kalachnikov à Ransart et doit atterrir en catastrophe.

Al'époque des Puma, la flotte se situe toujours à Brasschaat, où un équipage est en «stand by» entre le lever et le coucher du soleil, prêt à décoller en trente minutes. Il est

(geëvolueerd uit de wegpolitie) en de aankoop van zeer snelle wagens zoals de Porsche-911. De staf droomt ervan langs de snelwegen over het ganse land verkeersposten te bouwen met landingsplaatsen voor de Puma. Deze zou dan ingezet worden voor de achtervolging van gangsters en dit in tandem met de snelle wagens. Daarbij zou ook een Alouette een rol spelen bij het opzoeken van de voortvluchtigen die daarna ingerekend worden door de ploeg rijkswachters aan boord van de Puma. Dit soort zending is niet zonder gevaar onder andere door de kwetsbaarheid van die toestellen. In 1999 wordt een MD-900 geraakt door vuur van een Kalachnikov en moet een noodlanding maken in Ransart.



bien question de créer une base aérienne à Bruxelles, où le besoin d'un hélicoptère affecté au travail judiciaire se fait cruellement ressentir, mais le dossier traîne en longueur. Dans les casernes d'Etterbeek récemment acquises par la gendarmerie (Quartiers De Witte-De Haelen et Gêruzet), aucun emplacement ne convient.

Tijdens periode van de Puma bevindt de luchtvloot zich nog steeds in Brasschaat. Hier is bemanning "stand by" van zonsopgang tot zonsondergang, klaar om op te stijgen binnen de 30 minuten. Er is wel sprake om een basis op te richten in de omgeving van Brussel omdat er een



dringende noodzaak bestaat voor het gebruik van een helikopter voor juridisch werk, maar dit dossier wordt op de lange baan geschoven. In de pas verworven kazernes van de rijkswacht (De Witte-De Haelen en Gêruzet) is geen gepaste landingsplaats beschikbaar.

Uiteindelijk wordt in 1993 een specifieke en autonome eenheid voor luchtsteun gecreëerd. Die komt in Melsbroek bij de 15 Wing Luchtransport, in lokalen ter beschikking gesteld door Defensie. In 1997 worden speciale gebouwen voor deze eenheid opgericht en komt er een einde aan de samenwerking met het Lichte Vliegwezen die bijna 40 jaar duurde. Geleidelijk worden de luchtwaarnemers specialisten en niet langer rijkswachters van de territoriale eenheden verspreid over het grondgebied, die opgeroepen worden naargelang de behoeften. Er wordt nu ook begonnen met de opleiding van rijkswachters-piloten – eerst een opleiding van bijna twee jaar op Marchetti voor het brevet. Daarna profiteren de jonge piloten van de grote

Il faudra finalement attendre 1993 pour qu'une unité d'appui aérien spécifique et autonome voit officiellement le jour. Elle s'installe à Melsbroek au sein du 15 Wing Transport Aérien, dans des locaux prêtés par la Défense puis dans des bâtiments spécialement construit pour elle en 1997. C'est la fin de près de 40 ans de collaboration avec l'Aviation légère. Peu à peu, les observateurs aériens deviennent des spécialistes attachés à

l'unité, et non des gendarmes disséminés dans les unités territoriales que l'on fait venir à mesure des besoins. Et bien entendu, on commence la formation de pilotes gendarmes



ervaring van commandant-vlieger Etienne Van Dormael, een ancien van het Lichte Vliegwezen met ervaring op alles wat vliegt in België!

Die periode kent ook een vernieuwing van de toestellen, soms ongewild. De rijkswacht onderhandelt in Frankrijk over de schenking van twee van haar drie Puma's tegen

– près de deux ans d'une instruction rigoureuse, d'abord sur avion de type Marchetti, pour obtenir le brevet. Les jeunes pilotes brevetés profitent ensuite de l'expérience impressionnante du commandant aviateur Etienne Van Dormael, un ancien de l'Aviation Légère rompu au pilotage de tout ce qui vole en Belgique!



L'époque connaît aussi un renouvellement des appareils, parfois involontaire d'ailleurs. La gendarmerie négocie en France le don de deux de ses trois Puma contre la révision du troisième (le OL-G02), mais ce dernier s'écrase sur l'aéroport de Lyon, heureusement sans victime. Les Alouette disparaissent également, deux serviront encore quelques années pour l'écolage. Entre 1997 et 2001, le corps fait l'acquisition de trois appareils McDonnell Douglas Explorer 900 Mc et deux 520-N. L'absence d'hélice arrière qui les caractérise (système Notar) constitue un réel progrès par rapport aux Alouette, permettant de réaliser de substantielles économies sur l'entretien. Le matériel embarqué est également à la pointe de la technologie, puisque l'unité

de la révision van de derde (de OL-G02), maar deze crasht op de luchthaven van Lyon, gelukkig zonder slachtoffers. De Alouettes verdwijnen ook, maar twee worden nog enkele jaren gebruikt voor opleiding. Tussen 1997 en 2001 schaft het korps drie McDonnell Douglas Explorer 900 Mc en twee 520-N aan. Het ontbreken van een staartpropeller (systeem Notar) is een verbetering ten opzichte van de Alouette en geeft een merkbare besparing in onderhoudskosten. De boorduitrusting voldoet ook aan de laatste technische vereisten want de eenheid beschikt vanaf jaren 1990 over een thermische camera om vermiste personen op te sporen. Naast de helikopters komen daar nog vier vliegtuigen bij: drie Cessna-182 en een Britton Norman Islander III. Om zo discreet mogelijk te verschijnen krijgen deze

dispose dès les années 1990 d'une caméra thermique pour retrouver les personnes disparues. Aux hélicoptères s'ajoutent enfin quatre avions: trois Cessna-182 et un Britton Norman Islander III. Pour rester discret, ces appareils reçoivent une livrée blanc et bleu, sauf le dernier Cessna, acquis en 1997, qui adopte l'ultime striping de la gendarmerie, avec la fameuse «tasse de café».

L'histoire de la jeune unité est malheureusement obscurcie par deux accidents. Le bimoteur Britton Norman flambe sur la piste en 2001; cette affaire fera l'objet d'un long litige entre la Défense et la police fédérale. Pis encore, un Cessna manque son atterrissage le 10 janvier 2003, tuant le pilote et son accompagnateur. Lieven Vlamincx



toestellen een wit en blauw kleurenschema behalve dan de laatste Cessna, aangekocht in 1997, die de laatste nieuwe "striping" van de rijkswacht met de beroemde "koffietas" krijgt.

In de geschiedenis van de jonge eenheid gebeuren spijtig genoeg twee ongevallen. De tweemotorige Britton Norman vliegt in brand op de startbaan in 2001, wat een lange discussie teweegbrengt tussen Defensie en de federale politie. Nog erger is het feit dat op 10 januari 2003 een Cessna de landingsbaan mist en dat daarbij de piloot en zijn begeleider omkomen. Lieven Vlaminck en Hedwig Devos sluiten daarmee de lijst van slachtoffers in bevolen dienst, waaronder ook rijkswacht kapitein-commandant Laurent en majoor vlieger Dierickx die omkwamen tijdens een observatiezending met helikopter te Vieux-Genappe op 30 mei 1968.



Op dit ogenblik werken 36 personen waaronder negen piloten bij de "Dienst Luchtsteun Melsbroek". Hun zendingen bestaan voor 85% uit hulp aan de lokale politie vooral in de zones Antwerpen en Brussel. Bij de federale politie zijn de speciale eenheden hun voornaamste klanten gevolgd door de directie van de wegenpolitie. Tijdens de operaties van luchtwaarneming is de simpele radioverbinding al lang vervangen door videotransmissie. Tijdens grote evenementen zoals bijvoorbeeld het festival van Werchter wordt de verbinding vanop de grond verzekerd door een Iveco-voertuig. De helikopters kunnen ook ingezet worden voor speciale zendingen zoals het vervoer van organen voor transplantatie.

In principe mag een leek de gebouwen van de "Dienst Luchtsteun Melsbroek" niet bezoeken. Hij kan zich echter troosten met een bezoek aan het museum van de politie te Etterbeek. Daar bevindt zich buiten documenten en foto's over de eenheid ook een Alouette II helikopter in het witte "rijkswacht livrei". Dit toestel is te bezichtigen in de zaal van de voertuigen. Mits voorafgaandelijke reservatie is het museum toegankelijk voor groepen.

Museum van de federale politie - Tel 02-6426369 – museum@polfed.be

et Hedwig Devos complètent ainsi, bien malgré eux, le tableau des victimes en service commandé, aux côtés du capitaine-commandant de gendarmerie Laurent le major d'aviation Dierickx, décédé au cours d'une mission d'observation aérienne en hélicoptère à Vieux-Genappe le 30 mai 1968.

A l'heure actuelle, 36 personnes, dont neuf pilotes, travaillent au «Service d'Appui Aérien de Melsbroek». Les missions qui leur sont confiées concernent à 85 % la police locale, surtout les zones d'Anvers et Bruxelles. Au sein de la police fédérale, les unités spéciales sont leur meilleurs «clients» suivi par la direction de la police de la route. Dans les missions de surveillance aérienne, la transmission par vidéo a depuis longtemps remplacé la simple liaison radio et lors des grands événements genre festival de Werchter, le relais au sol est assuré par un véhicule Iveco. Les hélicoptères peuvent également être affectés à des missions externes très spécifiques, comme le transport d'organes.

La visite au «Service d'Appui Aérien de Melsbroek» n'est en principe pas autorisée pour le simple profane. Celui-ci pourra se consoler en visitant le musée de la police fédérale à Etterbeek, qui conserve,

outre divers documents et photographies relatifs à l'unité, un hélicoptère Alouette II en livrée blanche «gendarmerie». L'appareil est exposé dans la salle des véhicules. Le musée est accessible aux groupes sur réservation préalable.

Musée de la police fédérale - Tél 02-6426369 – museum@polfed.be



15 Wing vandaag

Door Axel Vermeesch

Airbus A-310 verkocht en te koop

Sedert augustus 2009 staat de Airbus A-310 CA-02 werkloos op de parking van Melsbroek.

Het werd in mei van dit jaar verkocht door Defensie aan de Brusselse maatschappij "Mad Africa", die ook een deel van de Belgische Alouette II helikopters van de Landmacht kocht. Wegens het uitblijven van de betaling, staat het toestel nog altijd in de 15 Wing.

Zijn tweelingsbroer de CA-01 voerde zijn laatste vlucht uit op 18 november met als piloten P. Heytens, R. Ploem en M. Singelé. Het toestel zal ook te koop aangeboden worden.

Deze twee Airbus A-310/200 toestellen hebben samen meer dan 35.000 vliegreuren op hun conto staan. Van dit type Airbus werden er slechts 250 gebouwd, waardoor nog moeilijk wisselstukken kunnen bekomen worden. Als de twee toestellen kunnen omgebouwd worden tot cargo-vliegtuigen kunnen zij wellicht nog ergens in Afrika ingezet worden zoals de twee B-727 die van 1976 tot 1997 in gebruik waren bij de 15 Wing en sedertdien vliegen bij de Angolese maatschappij SONAIR.

Airbus A-330 vliegt ook voor SN Brussels

Vanaf september wordt de Airbus A-330 van de Portugese maatschappij Hi Fly die sedert maart van dit jaar door Defensie geleased wordt bij de Franse maatschappij AVICO nu ook



ingezet voor vluchten van SN Brussels, vooral op de lijn naar Dakar (Senegal). Als het toestel wordt ingezet ten voordele van SN Brussels, wordt de bemanning geleverd door Hi Fly en wordt "Belgian Air Force" op de zijanten van het toestel weggewerkt. De reden voor het leasen aan SN Brussels is het feit dat de 1.500 vliegreuren per jaar voorzien in het lease-contract met Defensie niet zullen gehaald worden. Vanaf 2011 zal echter een zeer grote

Le 15Wing aujourd'hui

Par Axel Vermeesch, traduction de Gilbert Desmet

Airbus A-310 vendu et à vendre

Depuis août 2009, l'Airbus A-310 CA-02 se trouve sans emploi sur le parking de Melsbroek. Il a été vendu par la Défense en

mai dernier à la société bruxelloise «Mad Africa» qui avait aussi acquis une partie des Alouettes II belges. Suite à un défaut de paiement, l'avion est toujours au 15 Wing.

Son frère jumeau, le CA-01, a effectué son dernier vol le 18 novembre avec les trois pilotes P. Heytens, R. Ploem et M. Singelé. Cet appareil sera aussi proposé à la vente.

Ces deux appareils Airbus A-310/200 ont plus de 35.000 heures de vol à leur compteur. Seuls 250 exemplaires de ce type d'Airbus ont

été construits et de ce fait, les pièces de rechange se trouvent difficilement. Si les deux appareils peuvent être transformés en avions cargos ils pourront encore être mis en œuvre quelque part en Afrique comme les deux B-727 qui étaient utilisés par le 15 Wing de 1976 à 1997 et qui, depuis, volent au bénéfice de la société angolaise SONAIR.

L'Airbus A-330 vole aussi pour SN Brussels

Depuis septembre, l'Airbus A-330 de la société portugaise Hi Fly qui, depuis mars dernier est en leasing par la Défense auprès de la société française AVICO, est maintenant aussi mis en œuvre pour des vols SN Brussels, surtout pour des liaisons sur Dakar (Sénégal). Quand l'avion est utilisé au profit de SN Brussels,

l'équipage est fourni par Hi Fly et les cocardes «Belgian Air Force» sur les flancs de l'avion sont occultées.

Cette mise à disposition au profit de SN Brussels se justifie par le fait que les 1.500 heures de vol par an prévues par le contrat de leasing avec la Défense ne seront pas atteintes. A partir de 2011 il faudra une grande fiabilité de l'Airbus A-330 pour pouvoir réaliser avec ce seul avion les 1.700 heures qui étaient prestées en moyenne annuellement par les deux A-310.

L'Airbus A-310 vers le Pakistan

Fin juillet, les fortes pluies de la mousson ont inondé un tiers de la superficie du Pakistan. Plus de 2.000 personnes y ont perdu la vie et 20.000.000 étaient

sans abri. Les Nations Unies ont déterminé que cette catastrophe était plus grave encore que le tsunami de l'Océan Indien de 2004 ou le tremblement de terre à Haïti de janvier 2010.

Du 12 au 14 septembre, l'A-310 CA-01 s'est envolé vers Karachi avec à son bord le ministre fédéral de la Coopération au Développement, Charles Michel, des représentants d'ONG et quelques journalistes. Il y avait encore huit tonnes d'aide

bedrijfszekerheid van de Airbus A-330 noodzakelijk zijn om met dit ene vliegtuig de 1.700 uren te presteren die de twee A-310 toestellen samen gemiddeld per jaar vlogen.

Airbus A-310 naar Pakistan

Door de hevige moessonregens aan het eind van juli overstroemde een derde van de oppervlakte van Pakistan. Meer dan 2000 mensen kwamen om het leven en 20.000.000 mensen werden dakloos. De Verenigde Naties stelde dat de ramp erger was dan de tsunami in de Indische Oceaan in 2004 en de aardbeving in Haïti in januari 2010.

Van 12 tot 14 september vloog de A-310 CA-01 naar Karachi met aan boord: federaal minister van Ontwikkelingssamenwerking Charles Michel, vertegenwoordigers van NGO's en enkele journalisten. Er waren tevens acht ton hulpgoederen van UNICEF aan boord.

De bemanning (piloten R. Ploem, P. Heytens, M. Singelé; de cabin crew L. Clément, I. Cuypers, J. Gondry, G. Callebaut, L. Wille; en twee technici O. Bal en D. Lamarque) voerde ongeveer 19 vlieguren uit met tussenlanding in Amman op de heenvlucht en in Dubai op de terugvlucht.

BRUMIL als "Gate to Europe" voor de "ASEM"

Gedurende het Belgisch voorzitterschap van de EU vond de 8ste "Asian-Europe Meeting (ASEM)" op 4 en 5 oktober in Brussel. Bij die gelegenheid kwamen 16 Aziatische en 26 Europese regeringsleiders of ministers met hun delegaties naar België. Verschillende delegaties landden op Zaventem en verkozen als aankomstplaats de militaire luchthaven BRUMIL van de 15 Wing. De tarmac was bij die gelegenheid bijna volledig ontruimd om plaats te maken voor drie B-747 (India, Zuid-Korea, Japan) een B-777 (Vietnam) en een Ilyushin IL-62 (Rusland).

De C-130s aan het werk in de oefening "Active Trip"

Van 2 tot 8 oktober 2010 organiseerde Defensie de oefening "Active Trip 2010". Deze oefening ging door in de provincies Oost- en West-Vlaanderen, Henegouwen en Namen. Doel van deze oefening was, samen met Franse militairen van het 35 RAP (Régiment d'Artillerie Parachutiste) en het FOD Buitenlandse



humanitaire de l'UNICEF à son bord.

L'équipage (pilotes R. Ploem, P. Heytens, M. Singelé; le cabin crew L. Clément, I. Cuypers, J. Gondry, G. Callebaut, L. Wille; et deux techniciens O. Bal et D. Lamarque) a effectué quelques 19 heures de vol avec des escales à Amman à l'aller et à Dubaï au retour.

BRUMIL "Gate to Europe" pour "l'ASEM"

Pendant la présidence belge de l'UE, le 8ième «Asian-Europe

Meeting» (ASEM) avait lieu à Bruxelles du 4 au 5 octobre. A cette occasion, 16 chefs d'état ou ministres asiatiques et 26 européens sont venus en Belgique. Différentes délégations ont atterri à Zaventem et ont choisi l'aéroport militaire BRUMIL du 15 Wing comme port d'accueil. A cette occasion, le tarmac a été évacué pour faire place à trois B-747 (Inde, Corée du Sud, Japon), un B-777 (Vietnam) et un Ilyushin IL-62 (Russie).

Le C-130 au travail pour l'exercice "Active Trip"

La Défense a organisé l'exercice «Active Trip 2010» du 2 au 8 octobre 2010. Cet exercice s'est déroulé dans les provinces de Flandre Occidentale, de Flandre Orientale, du Hainaut et de Namur. L'objectif de cet exercice était, avec les militaires français du 35e RAP (Régiment d'artillerie parachutiste) et le Service public fédéral Affaires étrangères, de s'entraîner aux procédures et techniques pour l'évacuation et le rapatriement de compatriotes de l'étranger (Non-combatant Evacuation Operation ou NEO). Quelques 1.000 militaires belges ont participé à l'exercice. Ils provenaient surtout du 2 Bataillon de Commandos de Flawinne et du 3 Bataillon de Parachutistes de Tielen. 150 militaires français faisaient aussi partie de l'exercice. Le tout a été supporté par quatre C-130 Hercules et un C-160 Transal. 450 civils volontaires étaient aussi de la partie.

Au début de l'exercice les troupes et leur matériel ont été acheminés par air vers Florennes, la «Forward Mounting Base» à l'aide des C-130 de la 20 Escadrille. A partir de là, les C-130 ont acheminé quelques 600 para-commandos vers deux zones d'opérations (dans les environs d'Ursel et de Chèvres) au moyen de parachutages et d'atterrissage d'assaut. Ces troupes ont amené 500 civils en sécurité et ils ont pu être évacués vers Florennes à nouveau en C-130.

Relève des troupes belges de l'ISAF

Du 19 octobre au 2 novembre, deux C-130 (CH-12 en CH-03) ont



Zaken, om de procedures en technieken bij het ontzetten en repatriëren van landgenoten in het buitenland (Non-combatant Evacuation Operation of NEO) te trainen. Ongeveer 1000 Belgische militairen, voornamelijk afkomstig van het 2 Bataljon Commando uit Flawinne en het 3 Bataljon Paracommando uit Tielen, en 150 Franse militairen, gesteund door vier C-130 Hercules en een C-160 Transal, namen deel aan deze oefening. Ook namen 450 burgers vrijwillig deel.

Bij de start van de oefening werden de troepen en hun materiaal door C-130's van het 20 Smaldeel overgevlogen naar Florennes, de "Forward Mounting Base". Van daaruit werden ongeveer 600 paracommando's door de C-130's naar de twee operatieszones (rond Ursel en Chièvres) gebracht met parachutage of stormlanding. Deze troepen brachten 500 burgers in veiligheid zodat ze alweer door de C-130 toestellen konden geëvacueerd naar de basis van Florennes.

Aflossing van de Belgische ISAF-troepen

Van 19 oktober tot 2 november werden twee C-130's (CH-12 en CH-03) gestationeerd op het vliegveld van Dusanbe (Tadzjikistan) voor aflossing van de Belgische troepen in Afghanistan. Op dit vliegveld is sedert enkele jaren een Frans detachement ontplooid dat van daaruit transport organiseert voor de Franse troepen in Afghanistan met C-130 en C-160 vliegtuigen. De bemanningen en technici van de 15 Wing konden, zoals bij de voorgaande aflossing in juli, rekenen op de steun van de Fransen.

Voor de bemanningen A-330 waren 21, 24 en 28 oktober zware dagen. Op deze drie dagen vervoerden zij ongeveer 780 Belgische militairen tussen Melsbroek en Dusanbe. De twee C-130's zorgden voor het vervoer tussen Dusanbe en de vliegvelden van Kabul, Kandahar en Kunduz in Afghanistan.

Gedurende twee weken voerden de twee C-130 bemanningen een twintigtal vluchten uit tussen Dusanbe, Kabul, Kunduz en Kandahar en hadden zij twee rustdagen.

De twee C-130's maakten op de heenvlucht een tussenstop in Burgas (Bulgarije) en op de terugvlucht in Baku (Azerbeidzjan) en Burgas. Bij terugkomst in Melsbroek hadden beide bemanningen ongeveer 50 vlieguren gepresteerd.

Bemanning CH-12: P. Wijfels, T. Van Houtegem, W. Vangrunderbeeck, J. Broen, P. Van de Velde en A. Lioen.

Bemanning CH-03: D. Jorissen, K. Matton, L. Hainaux, T. Soutaert en D. Vlekken.

Nieuwe korpscommandant: kolonel-vlieger Ir Bernard Masuy

Op 27 oktober volgde kolonel-vlieger Bernard Masuy kolonel-vlieger Bernard Flamang op als nieuwe korpsverster van de 15 Wing Luchttransport.



De ceremonie ter gelegenheid van de bevelsoverdracht was in vele opzichten uitzonderlijk. Een tweehonderdtal genodigden hadden plaats genomen op de tribunes waaronder minister van Defensie, P. De Crem, het hoofd van het militair huis van de koning, generaal J. Van den Put, en de stafchef operaties en training van Defensie, luitenant-generaal G. Van Caelenberge. De troepen stonden onder het bevel van majoor Yvo Dierick, terwijl het vaandel van de 15 Wing gedragen werd door kapitein

été stationnés sur l'aérodrome de Douchanbé (Tadjikistan) pour effectuer la relève des troupes belges en Afghanistan. Depuis quelques années un détachement français est déployé sur cet aérodrome et assure depuis celui-ci le transport de troupes en Afghanistan avec des avions C-130 et un C-160. Comme lors de la relève précédente, les équipages et les techniciens du 15 Wing ont pu compter sur le support des Français.

Pour les équipages A-330, le 21, 24 et 28 octobre étaient des jours longs et lourds. Ces trois jours, ils transportaient 780 militaires belges entre Melsbroek et Douchanbé.

Les deux C-130 assuraient leur transport entre Douchanbé, et les aéroports de Kabul, Kandahar et Kunduz en Afghanistan.

Durant quinzaine jours, les deux équipages C-130 ont effectué une vingtaine de vols entre Douchanbé, Kabul, Kunduz et Kandahar et ont eu deux jours de repos.

Les deux C-130 ont fait escale à l'aller à Bourgas (Bulgarie) et au retour à Baku (Azerbaïdjan) et Bourgas. Au retour à Melsbroek, les deux équipages avaient presté environs 50 heures de vol.

Equipage CH-12: P. Wijfels, T. Van Houtegem, W. Vangrunderbeeck, J. Broen, P. Van de Velde et A. Lioen.

Equipage CH-03: D. Jorissen, K. Matton, L. Hainaux, T. Soutaert et D. Vlekken.

Nouveau Chef de Corps: colonel-aviateur Ir Bernard Masuy

Le 27 octobre, le colonel-aviateur Ir Bernard Masuy a succédé au colonel-aviateur Ir Bernard Flamang comme chef de corps du 15 Wing de Transport Aérien.

La cérémonie à l'occasion de la remise du commandement était particulière à bien des égards. Quelques deux cents personnes avaient pris place dans les tribunes dont le ministre de la Défense, P. De Crem, le chef de la maison militaire du roi, le général J. van den Put et le sous-chef d'Etat-major Opérations et Entraînement de la Défense, le lieutenant-général G. Van Caelenberge. Les troupes étaient placées sous le commandement du major Yvo Dierick, alors que l'étendard du 15 Wing était porté par le capitaine J-F. Beguin.

Au début de la cérémonie, le ministre P. De Crem a décerné les ailes de pilote au capitaine Joke Marcoen, après sa formation réussie sur Marchetti SF-260M à Beauvechain et sur Embraer Xingu à Avord (France).

Le discours d'adieu du colonel B. Flamang a attiré toute l'attention des participants. Dans celui-ci il a déclaré entre autres: «Quand aujourd'hui, jour pour jour, il y a trois ans et quatre mois, le 27 juin 2007, j'ai pu reprendre les gouvernes du 15 Wing, je n'avais pas imaginé comme cette période serait captivante et enrichissante tant sur le plan professionnel qu'au niveau humain. Mais je n'avais pas non plus imaginé combien il me serait pénible de prendre congé de cette magnifique unité qu'est le 15 Wing» et «Le leitmotiv de mon commandement était une citation d'un général et ex ministre des Affaires Etrangères aux USA Colin Powell: *The day soldiers stop bringing you their problems is the day you have stopped leading them. They have either lost confidence that you can help them or concluded that you do not care. Either case is a failure of leadership*».

Après que le colonel Bernard Flamang ait effectué sa dernière revue des troupes, le ministre De Crem a prononcé un discours très élogieux sur le 15 Wing et son commandant mais il a aussi tenu à déclarer que tout ne s'était pas toujours passé sans frictions.

Pour terminer, le colonel-aviateur Ir Bernard Masuy a été installé comme nouveau chef de corps du 15 Wing par le commandant de la Composante Air.

Après la cérémonie, le nouveau chef de corps a invité les nombreux invités à une réception à BRUMIL (Brussels Military

J-F. Beguin.

Aan het begin van de plechtigheid reikte minister P. De Crem de vleugels van piloot uit aan kapitein Joke Marcoen, na haar succesvolle opleiding in Bevekom op Marchetti SF-260M en op Embraer Xingu in Avord (Frankrijk).

Met belangstelling werd geluisterd naar de afscheidstoespraak van kolonel B. Flamang, waarin hij o.a. zei "Toen ik op 27 Juni 2007, vandaag, dag op dag drie jaar en vier maanden geleden, het roer van de 15 Wing mocht overnemen, had ik nooit durven of kunnen denken hoe boeiend en verrijkend deze periode voor mij zou zijn op zowel professioneel als menselijk vlak. Maar evenmin had ik toen kunnen weten hoe zwaar het mij vandaag zou vallen om van deze prachtige eenheid die de 15 Wing is afscheid te nemen" en "Het leidmotief voor mijn bevelvoering was een citatie van generaal en gewezen minister van Buitenlandse Zaken van de VSA Colin Powell: The day soldiers stop bringing you their problems is the day you have stopped leading them. They have either lost confidence that you can help them or concluded that you do not care. Either case is a failure of leadership".

Nadat kolonel Bernard Flamang voor de laatste keer zijn troepen geschouwd had, hield minister De Crem een toespraak waarin hij de 15 Wing en zijn bevelhebber alle lof toe zwaaide voor het geleverde werk, maar ook kwijt moest dat niet alles altijd zonder wrijvingen verliep.

Tenslotte werd kolonel-vlieger Bernard Masuy door generaal-majoor Claude Van de Voorde, bevelhebber van de Luchtcomponent, aangesteld als de nieuwe korpscommandant van de 15 Wing.

Terwijl de talrijke genodigden zich naar "Brussels Military Airport" (BRUMIL) begaven vloog de Falcon-900 geflankeerd door twee C-130's op lage hoogte voorbij. Gedurende de receptie werden nog enkele toespraken gehouden en geschenken en bloemen aangeboden. De genodigden hadden ook de gelegenheid een praatje te maken met brigade-generaal astronaut Frank De Winne, die samen met de kolonels Flamang en Masuy studeerde aan de polytechnische afdeling van de Koninklijke Militaire School van 1979 tot 1984.

De Belgische C-130H vliegtuigen onder Europees commando

In de nummers 40 en 45 van Dakota News werd reeds melding gemaakt van de op te richten European Air Transport Fleet (EATF), European Airlift Coordination Cell (EACC) en de European Air Transport Command (EATC).

Nu is het zo ver, het EATC ging 1 september 2010 van start op de vliegbasis van Eindhoven, onder leiding van de Duitse generaal-majoor J. Both. Eind 2010 moet het EATC, met 160 man personeel, volledig operationeel zijn.

Dit nieuwe commando zorgt voor een efficiëntere inzet en betere coördinatie van de transport- en tankervliegtuigen van de vier deelnemende landen: Duitsland, Frankrijk, Nederland en België. Vliegtuigen van het ene land kunnen ingezet worden ten voordele van de drie andere landen.

Het EATC bestaat uit een hoofdkwartier dat alle aspecten van militair luchttransport regelt, zoals planning en uitvoering van missies, training en vliegveiligheid. Voorheen werd vooral samengewerkt op het gebied van planning, maar het nieuwe commandocentrum heeft meer bevoegdheden en kan ook de inzet van de vliegtuigen bepalen. Naast de huidige vier is het ook voor andere landen mogelijk om deel te nemen aan het EATC. Spanje heeft reeds een waarnemer in het EATC en Luxemburg heeft een intentieverklaring getekend.

De Belgische Luchtcomponent heeft reeds een team in Eindhoven onder de leiding van kolonel Mike De Coninck en luitenant-kolonel Stefaan Seuntjens, twee C-130 piloten met veel ervaring in de 15 Wing. In totaal zouden een twintigtal Belgen in het EATC werken.

Vanaf 15 december zal het "Airlift Coordination and Control Center" (het ACCC) afgeschaft worden en de 15 Wing krijgt dan zijn opdrachten vanuit het EATC te Eindhoven!



Airport), où ils ont aussi eu l'occasion d'échanger quelques mots avec le général de brigade astronaute Frank De Winne. Ce dernier a suivi les cours de la division polytechnique de l'Ecole Royale Militaire ensemble avec les colonels Flamang et Masuy de 1979 à 1984. Lors de la réception quelques discours ont encore été prononcés et le colonel B. Flamang a reçu comme cadeau d'adieu une peinture offerte par M.C. Buyse représentant un C-130H du 15 Wing en vol.

Les avions C-130H belges sous commandement européen

Les numéros 40 et 45 du Dakota News, ont déjà annoncé la création de l'European Air Transport Fleet (EATF), l'European Airlift Coordination Cell (EACC) et l'European Air Transport Command (EATC).

Nous y sommes maintenant, le 1 septembre 2010, l'EATC démarrait sur la base aérienne d'Eindhoven, sous commandement du général-major allemand J. Both. Fin 2010, l'EATC doit

être entièrement opérationnel avec un organigramme qui compte 160 personnes. Ce nouveau commandement assure une mise en œuvre plus efficace et une meilleure coordination des avions de transport et des avions citernes des quatre pays participants: Allemagne, France, Pays Bas et Belgique. Les avions d'un pays peuvent être mis en œuvre au profit des trois



autres pays.

L'EATC consiste en un état-major qui règle tous les aspects du transport aérien militaire comme le planning et l'exécution de missions, l'entraînement et la sécurité aérienne. Auparavant, la coopération se réalisait surtout en matière de planning, mais le nouveau centre de commandement a plus de compétences et peut aussi déterminer la mise en œuvre des avions. A côté des quatre premiers pays, d'autres peuvent encore participer à l'EATC. L'Espagne dispose déjà d'un observateur à l'EATC et le Luxembourg a signé une lettre d'intention.

La Composante Air Belge dispose déjà d'un team à Eindhoven sous le commandement du colonel Mike De Coninck et du lieutenant-colonel Stefaan Seuntjens, deux pilotes C-130 avec une grande expérience au 15 Wing. Dès le 15 décembre l'«Airlift Coordination and Control Center» (l'ACCC) sera dissout et le 15 Wing recevra ses missions directement de l'EATC à Eindhoven!



Goodbye!

Gelukkig Nieuwjaar
Bonne Année

