

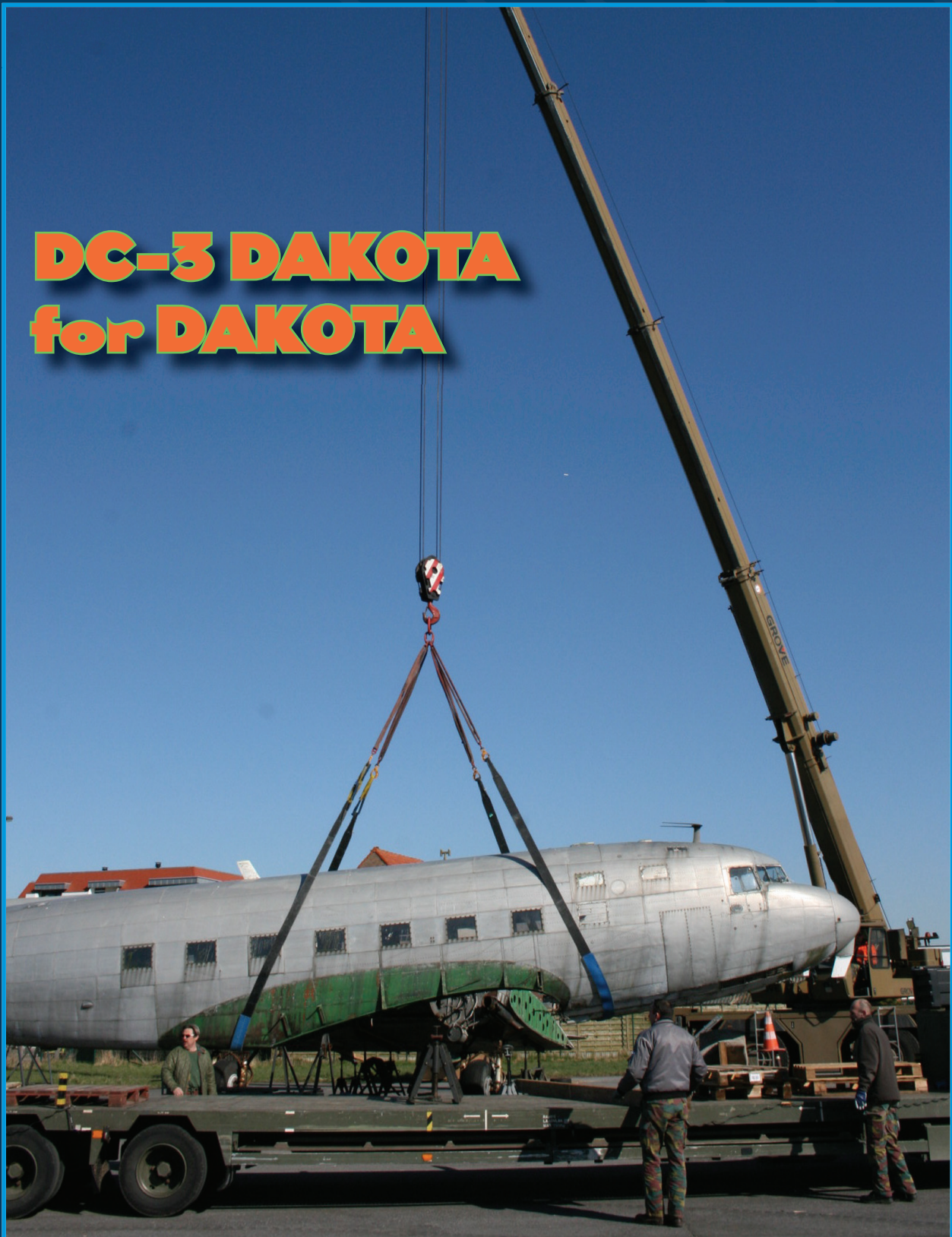


DAKOTA

News

N° 53 - Apr
Avr 2011

DC-3 DAKOTA for DAKOTA



Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Dakota flash

Blz 6 : Een DC-3 Dakota
voor de VZW Dakota!

Blz 18 : The Grizzly story 3:
Airbus A-400M

Blz 21 : Dakota News sprak
met Cdt Antoine

Blz 26 : 15 Wing vandaag



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota flash

P 6 : Un DC-3 Dakota
pour l'ASBL Dakota!

P 18 : The Grizzly story 3:
Airbus A-400M

P 21 : Dakota News c'est
entretenu avec le Cdt Antoine

P 26: 15 Wing aujourd'hui

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

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

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

Foto's : 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. IBAN BE11 4381 0641 2148 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 : 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 IBAN BE11 4381 0641 2148 au nom de l'ASBL

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : J.P. Van Doorselaer

In ons laatste nummer kondigden wij aan dat ons tijdschrift Dakota News vanaf 2011 slechts drie keer per jaar zou gepubliceerd worden, maar wel op 32 bladzijden. Dit is ons eerste nummer nieuwe stijl. Het is voornamelijk gewijd aan het verhaal van de zoektocht naar, en het overbrengen van een DC-3 naar Melsbroek. Het heeft inderdaad lang geduurd om onze droom waar te maken: een afgedankte DC-3 te bemachtigen en hem, na restauratie, bijvoegen aan ons vliegtuigpark. In dit nummer leest u er alles over. In het volgend nummer geven we u een gedetailleerde historiek van dit in 1943 gebouwde vliegtuig.

Verder in deze editie vindt u de klassieke rubrieken, waaronder een tamelijk uitgebreide "15 Wing vandaag" die de belangrijkste activiteiten van de voorbije vier maanden overloopt. Onze medewerker Mike

Arren volgt de vooruitgang van de A400M, wat er gebeurde in de laatste maanden leest u in de "Grizzly story".

De Airbus A-330 is nu een jaar in dienst bij de 15 Wing. Zijn eerste vluchten verliepen niet zonder problemen en kregen daardoor veel aandacht in de media. Commandant Philippe Antoine was er bij van het begin en vertelt u over zijn persoonlijke ervaringen.

U herinnert zich dat we, tot onze grote spijt, verplicht geweest zijn het breugelfeest 2010 af te schaffen. We hadden gehoopt iets voor onze leden te kunnen organiseren in de lente van 2011, maar helaas is dit nog steeds niet mogelijk. Wij kunnen u echter aankondigen dat we op 14 oktober 2011 terug verzameling blazen in de mess van de 15 Wing voor een groots breugelfeest. U krijgt meer details in ons volgend nummer, maar noteer deze datum nu reeds in uw agenda.

Het jaar 2011 werd uitgeroepen tot het "Europees jaar van de vrijwilliger". Ook onze vereniging Dakota wordt al 20 jaar in stand gehouden door een beperkt aantal vrijwilligers.

Bij deze gelegenheid richten wij ook een oproep tot het personeel en de anciens van de 15 Wing en alle luchtvaart-enthousiasten om onze ploeg te versterken en om de continuïteit in ons werk te verzekeren!

Tenslotte willen wij u meedelen dat ons Dakota Documentatiecentrum van de 15 Wing vanaf mei 2011 niet meer open zal zijn op woensdagnamiddag, maar wij verwelkomen u wel nog op maandag- en donderdagnamiddag

René Hoeben
Voorzitter

Dans notre dernière édition, nous annonçons qu'à partir de 2011 notre magazine Dakota News ne paraîtrait plus que trois fois par an mais que, par contre, le nombre de pages augmenterait à 32. Voici donc le premier numéro de ce nouveau cru. Il est principalement consacré à l'histoire de la recherche d'un DC-3 et de son transfert à Melsbroek. Cela a effectivement pris beaucoup de temps pour réaliser notre rêve: nous procurer un ancien

DC-3, le restaurer et le joindre à notre parc d'avions. Vous trouverez tous les détails de cette aventure dans ce numéro. Dans le prochain numéro, nous vous livrerons l'historique détaillé de cet avion construit en 1943.

En outre, vous trouverez dans cette édition les rubriques habituelles, parmi lesquelles la rubrique «15 Wing aujourd'hui» tient une large place en relatant les activités les plus importantes de ces quatre derniers mois. Notre collaborateur Mike Arren suit pour nous les progrès de l'A400M. Dans le «Grizzly story»,

il nous fait partager les étapes de ces derniers mois.

L'Airbus A-330 est maintenant en service au 15 Wing depuis un an. Ses premiers vols connurent divers problèmes, ce qui attira l'attention soutenue des médias. Le commandant Philippe Antoine, présent depuis le début de cette mise en service, nous livre son expérience personnelle à ce sujet.

Vous vous souvenez sans doute qu'à notre grand regret, nous nous étions vus forcés d'annuler le repas breughelien 2010. Nous avions espéré pouvoir organiser quelque chose pour nos membres au printemps 2011 mais cela n'est toujours pas possible. Cependant, nous sommes en mesure de vous annoncer que nous nous réunirons à nouveau le 14 octobre 2011 dans le mess du 15 Wing pour une grande fête breughelienne. Les détails complémentaires vous seront communiqués dans notre prochaine édition mais vous pouvez d'ores et déjà noter cette date dans vos agendas.

L'année 2011 a été déclarée «Année européenne du volontariat». Depuis 20 ans, notre association Dakota est maintenue par un nombre limité de volontaires. Je profite de l'occasion présente pour lancer un appel au personnel et anciens du 15 Wing ainsi qu'à tous les «fanas» de l'aviation afin qu'ils viennent renforcer notre équipe et garantissent la continuité de notre travail!

Pour terminer, je vous signale qu'à partir du mois de mai 2011, le Centre de Documentation Dakota du 15 Wing ne sera plus ouvert le mercredi après-midi, mais vous accueillera le lundi ainsi que le jeudi après-midi.

René Hoeben
Président.

Dakota Flash

Door J. Ackermans en A. Vermeesch

Par J. Ackermans et A. Vermeesch

Bezoeken en activiteiten

Januari:

17/1: Vlaams Verbond voor Gepensioneerden (VVVG) Afdeling Kortenberg - 28/1: Voor de derde keer ledenfeest van het Davidsfonds Elewijt (P. Van Boxstael).



Februari:

9/2: De Wommelgemse Tuinvrienden - 16/2: Een delegatie van het "Stampe & Vertongen Museum" uit Antwerpen. Er werd een mooie fotoreportage

over onze vzw Dakota gemaakt die op hun website www.lunak.be kan bekeken worden - 23/2: De Koperen Passer uit Overijse

Maart:

7/3: Kaderleden van de Openbare Diensten - 8/3 om 2 uur 's morgens: aankomst van "onze DC-3" uit Oostende - 16/3: Vrienden van Paul Adca - 26/3: "Belgian Air Force Amateur Radio Association" (BAFARA) Algemene Vergadering - 28/3: Algemene Vergadering van onze vzw Dakota - 30/3: Gewezen KROO's van de Vliegverdedigingseenheid (VVE).

April:

6/4: Gepensioneerden van ASLK Vlaams Brabant - 11/4: Vriendenkring van De Lijn Oost-Vlaanderen - 18/4: Groep ex-leden van de militaire politie 15 Wing - 20/4: Vriendenkring "KBC Suikerstreek" - 23/4: Jaarlijkse maaltijd voor de effectieve en ereleden van Dakota in "Hof ten As" in Melsbroek - 26/4: Jaarlijkse Algemene Vergadering van de AVIA Sportkring van de Luchtmacht - 27/4 Delegatie van "Onze Luchtmacht" uit Twente (Nederland) - 29/4: Vlaamse Ingenieurskamer van Mechelen - 30/4 "Kampeervrienden", gegidst door de Heemkundige Kring van Steenokkerzeel.

VTM maakt TV-opnames

Op maandag 20 december 2010 maakte Mieke Struyve met een TV-ploeg van de VTM opnames in onze lokalen voor het programma Telefacts van woensdag 21 december. Ze interviewde ons lid Poly Stevens, gewezen piloot van de 15 Wing, over de "Operatie Buta '65". Hij was de initiatiefnemer om de expeditie te organiseren die in Congo op zoek ging naar het wrak van een helikopter die daar in 1965 neerstortte (zie rubriek 15 Wing vandaag).

Herdenking crash B-707 Sabena in 1961

Op 15 februari 1961, verongelukte in Berg een B-707 van Sabena. Aan boord waren 11 bemanningsleden en 61 passagiers uit New-York, waaronder het



Visites et activités

Janvier:

17/1: Vlaams Verbond voor Gepensioneerden (VVVG) de Kortenberg - 28/1: La fête des membres du Davidsfonds Elewijt se passe pour la troisième fois chez nous.

Février:

9/2: Wommelgemse Tuinvrienden - 16/2: Une délégation du musée «Stampe & Vertongen» d'Anvers. A cette occasion un beau reportage photo de l'asbl Dakota a été réalisé et est sur la toile www.lunak.be - 28/2: "Koperen Passer" d'Overijse.

Mars:

3/7: Membres du cadre des Services Publiques - 8/3 2h du matin: arrivée de "notre DC-3" d'Ostende - 16/3: Les amis de Paul Adca - 26/3:Assemblée Générale de la "Belgian Air Force Amateur Radio Association" (BAFARA) - 28/3: Assemblée Générale annuelle de notre asbl Dakota - 30/3: les anciens CSOR des UDA (Unité de Défense d'Aérodrome).

Avril:

6/4: Retraités CGER du Brabant flamand - 11/4: Amicale De Lijn de la Flandre orientale - 18/4: Anciens de la police militaire du 15 Wing - 20/4: L'amicale "KBC Suikerstreek" - 23/4: dîner annuel au "Hof ten As" à Melsbroek des membres effectifs et honoraires du Dakota - 26/4: Assemblée Générale annuelle du Cercle sportif de la Force Aérienne AVIA 27/4: Délégation de "Onze Luchtmacht" de Twente (Pays-Bas) - 29/4: La Chambre flamande des ingénieurs de Malines - 30/4: Les «Kampeervrienden», guidée par le "Heemkundige Kring" de Steenokkerzeel.

VTM fait un reportage TV dans nos locaux

Le lundi 20 décembre 2010, Mieke Struyve et son équipe de télévision VTM, enregistre dans nos locaux le programme Telefacts du mercredi 21 Décembre. Elle a interrogé notre membre Poly Stevens, ancien pilote du 15 Wing, au sujet de l' "Opération Buta '65". C'est lui qui a pris l'initiative d'organiser une expédition au Congo pour y rechercher l'épave d'un hélicoptère qui s'y est écrasé en 1965 (voir rubrique 15 Wing aujourd'hui).

Commémoration du crash d'un B-707 de la Sabena en 1961

Le 15 février 1961, à Berg, un B-707 de la Sabena en provenance de New-York s'écrasait. À bord il y avait 11 membres d'équipage et 61 passagers, dont l'équipe américaine de patinage artistique, en route vers le championnat du monde à Prague.

Des secouristes s'y sont précipités en masse, également des militaires du

15 Wing. Les corps des victimes belges ont été transportés vers l'aéroport militaire de Melsbroek, converti en chapelle funéraire. Plus tard, une cérémonie de commémoration

Amerikaanse kunstschaatsteam dat op weg was naar het wereldkampioenschap in Praag.

Massaal kwamen reddingswerkers toegestroomd, ook uit de 15 Wing. De lijken van de Belgische slachtoffers werden overgebracht naar de militaire luchthaven van Melsbroek die tot rouwkapel was omgebouwd. Later zou in de loods Herpain van de 15 Wing nog een herdenkingsplechtigheid plaats vinden.

De herdenking 50 jaar later, op 12 februari 2011 in Kampenhout, werd bijgewoond door de Amerikaanse ambassadeur H. Gutman. Tussen te talrijke aanwezigen waren ook drie vertegenwoordigers van onze vzw Dakota: M. Henne, A. Vermeesch en Marcel Bulckaen die de dag van de ramp hielp om de lichamen te bergen.

In "Villa Lucia" te Kampenhout was een kleine tentoonstelling samengesteld door H. Verstraeten, medewerker van "Hangar Flying" en van Dakota, die duidelijk maakte wat er 50 jaar geleden in Berg gebeurde.

De VZW Dakota dankt:

De "Belgian Air Force Ladies Club" voor de milde schenking van 50 euro ter gelegenheid van hun jaarlijkse kerstbazar en "Christmas Tea" die in december 2010 plaats vond in onze lokalen.

De Vriendenkring van De Lijn Oost-Vlaanderen voor de schenking van 25 euro ter gelegenheid van hun bezoek aan Dakota in april.

Leden schrijven ons:

Crewing 15 Wing laat ons weten dat in Dakota News nr 52 op blz 23 in het artikel "De Belgische C-130H vliegtuigen onder Europees commando"

een fout geslopen is. In de laatste zin van het artikel zijn we te voortvarend geweest! Het onder commando plaatsen van de C-130's en de A-330 van de 15 Wing en de afschaffing van het ACCC gebeurde niet vanaf 15 december 2010, maar zou in de loop van dit jaar gebeuren.

Stefan De Proft, commissaris DAFA/Ops: "We hebben een zeer interessant artikel gelezen over de Luchtsteun van de Federale Politie in uw Dakota News van december 2010 (Van Brasschaat naar Melsbroek). Zouden wij dit artikel mogen gebruiken op onze eigen interne website? Uiteraard zullen we melding maken van de auteur en de afkomst".

Johan Neven (Interventie C-130 15 Wing): "Het is altijd leuk om eens ergens in een tijdschrift wat te lezen over je job en vooral wanneer dit in een goed daglicht wordt geplaatst. In jullie uitgave van december 2010 werd er in de rubriek "15 Wing vandaag", een artikel besteed aan de aflossing van Belgische ISAF-troepen. In dit verhaal wordt de zending beschreven, en met de naamlijst van de bemanningen. Alleen vind ik het spijtig dat er weer geen aandacht werd besteed aan de technische ploeg en de mensen van het peloton "Rav Air" die gezorgd hebben dat die vele vluchten perfect konden worden uitgevoerd. Ik maakte zelf deel uit van de technische crew en het stoort mij dan ook enorm dat ons werk weer vergeten werd".

aurait dans le hangar Herpain du 15 Wing.

Cinquante ans plus tard, le 12 février 2011, la commémoration à Kampenhout à lieu en présence l'ambassadeur des États-Unis, H. Gutman. Parmi les nombreux

participants, trois représentants de l'asbl Dakota: M. Henne, A. Vermeesch et Marcel Bulckaen qui, le jour de la catastrophe, a aide à récupérer les corps. Dans la "Villa Lucia" à Kampenhout, une petite exposition était organisée par H. Verstraeten, collaborateur de "Hangar Flying" et de l'asbl Dakota, qui illustre ce qui s'est passé il y a 50 ans à Berg.

L'ASBL Dakota remercie:

Le "Belgian Air Force Ladies Club" pour le don généreux de 50 euros à l'occasion de leur bazar annuel de Noël et du « Thé de Noël " qui a eu lieu dans nos locaux en décembre 2010.

L'Amicale De Lijn de la Flandre orientale pour le don de 25 euro à l'occasion de la visite au Dakota en avril.



Des membres nous écrivent:

Le "Crewing 15 Wing" nous fait savoir qu'une erreur s'est glissée dans le Dakota News no 52 p 23, dans l'article "Les avions Belges C-130H sous commandement

Européen". Dans la dernière phrase de l'article, nous avons été trop promptement! La mise sous commandement des C-130 et du A-330 du 15 Wing et l'abolition de l'ACCC ne s'est pas produit à partir du 15 Décembre 2010, mais ne sera réalisée qu'au cours de cette année.

Stefan De Proft, commissaire DAFA/Ops: "Nous avons lu un article très intéressant sur l'Unité d'appui aérien de la police fédérale dans votre Dakota News de décembre 2010 (de Brasschaat à Melsbroek). Pourrions-nous utiliser cet article sur notre site web interne? Bien sûr, nous mentionnerons l'auteur et l'origine".

Johan Neven (Intervention C-130 15 Wing): "Il est toujours agréable de découvrir dans un magazine un article sur son propre travail, surtout si celui-ci est montré sous un jour favorable. Dans votre numéro de décembre 2010, dans la rubrique "le 15 Wing aujourd'hui", un article fut consacré à la relève des troupes belges ISAF. Cet article décrit très bien la mission, et mentionne les noms des membres d'équipage. Je regrette une fois de plus, qu'aucune attention n'a été accordée à l'équipe technique et les gens du peloton "Rav Air" qui ont veillé à ce que ces nombreuses heures de vol soient exécutées parfaitement. Faisant moi-même partie de cette équipe technique, je me soucie de ce que que notre travail a encore une fois été oublié".

Een DC-3 Dakota voor de VZW Dakota!

Door Axel Vermeesch en René Hoeben

Inleiding

Sedert het prille begin van onze vereniging Dakota, is het steeds de bedoeling van het bestuur geweest om te trachten uit dienst genomen vliegtuigen van de 15 Wing te verwerven, te restaureren en te tonen in het Kwartier Groenveld van de 15 Wing te Melsbroek. Een DC-3 Dakota en een C-119 Flying Boxcar, waarvan er van elk type meer dan 40 toestellen in dienst geweest zijn, staan prioritair op de verlanglijst. Maar opportuniteiten voor andere toestellen die zich zouden aanbieden worden zeker onderzocht.

Reeds in 1995 werd een C119 op de kop getikt en in 1998 kon men een Percival Pembroke aan de verzameling toevoegen. De restauratie van deze twee vliegtuigen heeft ons team "Restore Boxcar" jaren bezig gehouden, zodat de zoektocht naar o.a. een DC3 wat op de achtergrond raakte. Maar de droom bleef overeind, want een Dakota kon toch niet ontbreken in de verzameling van een vereniging genaamd vzw Dakota!

De zoektocht

Ondertussen is het 2002 geworden en met de jaren neemt ook het aantal beschikbare DC-3's af. Misschien zagen velen, die in de voorbije 19 jaar aan de luchthaven van Middelkerke voorbij reden, dat daar op een afgelegen parking een DC-3 Dakota stond te verkommeren. Misschien een kans om een exemplaar van het eerste werkpaard van het Belgisch militair luchttransport



in Melsbroek te krijgen? De moeite waard om te proberen denkt onze medewerker Jean Dries als hij in de loop van

Un DC-3 Dakota pour l'ASBL Dakota!

Par Axel Vermeesch et René Hoeben

Traduction de J. de Brouwer, G. Desmet, M-C et P. Buyse

Introduction

Dès la création de l'asbl Dakota, le comité directeur de l'association a entretenu l'idée d'essayer de récupérer, de restaurer et d'exposer dans le quartier Groenveld de Melsbroek, les appareils utilisés par le 15 Wing. Un DC-3 Dakota et un C-119 Flying Boxcar dont plus de quarante exemplaires de chaque type avaient été mis en service, étaient placés en priorité sur la liste des souhaits, néanmoins les opportunités pour les autres types d'appareils n'étant pour autant pas négligées. Déjà, en 1995, un C-119 fut découvert et en 1998 la collection put s'agrandir avec un Percival Pembroke. La restauration de ces deux avions a occupé durant des années notre team "Restore Boxcar" si bien que la recherche entre autre d'un DC-3 fut mise un peu au frigo. Mais le rêve restait inassouvi car un Dakota ne pouvait certainement pas manquer à la collection d'une association s'appelant asbl Dakota.

La recherche

Le temps passa et nous voilà en 2002. Le nombre de DC-3 encore disponibles diminua.

Nombreux sont ceux qui passant ces 19 dernières années en bordure de l'aérodrome de Middelkerke ont aperçu sur un parking délaissé, un DC-3 Dakota à l'abandon.

Serait-ce là une chance de pouvoir obtenir un exemplaire du premier cheval de bataille du transport militaire belge

de Melsbroek? Cela vaut la peine d'essayer déclara notre collaborateur Jean Dries lorsque en 2003, il fut contacté par téléphone par un membre de sa famille, Mr G. Veldeman de la société de transport Maenhout d'Ostende. Il lui signalait que le vieux DC-3 allait être évacué ou détruit pour faire de la place.

Cela n'est pas possible pense Jean et il passe à l'action.

Jean Dries, sur conseils du général e.r. M. Terrasson, directeur du «Brussels Air Museum», envoie le 23

octobre 2003 une lettre au ministre des Communications de l'époque Johan Vande Lanotte dans laquelle il lui

2003 opgebeld wordt door een familielid. De heer G. Veldeman van de transportfirma Maenhout uit Oostende meldt hem dat de oude Dakota DC-3 zou verwijderd of vernietigd worden. Dat is ontoelaatbaar denkt Jean en hij gaat over tot actie!

Op aanraden van generaal b.d. M. Terrasson, directeur van het "Brussels Air Museum", richt Jean Dries op 23 oktober 2003 een brief aan de toenmalige minister van Verkeer Johan Vande Lanotte, met de vraag om deze Dakota te kunnen kopen voor een symbolische euro. Drie maanden later, op 28 januari 2004, komt het antwoord: "Volgens meester Crabeels die dit dossier van nabij heeft gevolgd, zijn de juridische complicaties in dit reeds langaanslepend dossier dermate groot dat een spoedige oplossing ervan quasi uitgesloten is". De ontgoocheling is groot, maar generaal Terrasson belooft via zijn juridische raadgever de zaak verder op te volgen.

Even is er weer hoop in 2006, wanneer de Turkse luchtmacht haar Dakota's uit dienst neemt. Maar ondanks de vriendschappelijke relaties van onze voorzitter met de toenmalige stafchef van de Turkse strijdkrachten, blijkt dit toch niet mogelijk. Alle toestellen zijn reeds toegezegd aan militaire en andere instanties die belangstelling hadden getoond. Men begint de moed op te geven. Er zijn nog wel DC-3's gesignaleerd in Afrika maar hoe daar de hand op leggen, en bovendien hoe die naar Melsbroek vervoeren.

Ondertussen blijft het dossier van de DC-3 van Legend-Air in Oostende geblokkeerd en is er blijkbaar geen haast bij de betrokken partijen om vooruitgang te boeken. Tot plotseling op 1 juli 2009 generaal Terrasson volgend bericht ontvangt van de heer Becue van de Katholieke Hogeschool Brugge-Oostende: "Geachte heer Terrasson, onlangs was ik samen met u te gast op de NATO AWACS basis van Geilenkirchen in Duitsland. In ons gesprek tijdens de receptie spraken wij over het Dakotamuseum van Melsbroek. Wel, vandaag 1 juli 2009 werd het VLCO (Vlaams Luchtvaartcentrum Oostende) de Dakota DC-3 die daar al meer dan 10 jaar geparkeerd staat, aangeboden. De DC-3 is algemeen Belgisch luchtvaartpatrimonium en wordt het best aan een breed publiek in een goed verzorgd museum getoond. Gezien ons gesprek en uw betrokkenheid bij het Dakota gebeuren, denk ik dat de DC-3 best bij u wordt geplaatst. Contactpersoon op de luchthaven is Ir. Tom Robeyn, Airside Operations Manager. Ik hoop u hiermee van dienst te zijn geweest. Met hoogachting, Ivan Becue".

Wanneer wij op de vzw Dakota het nieuws vernemen, kunnen we het bijna niet geloven. Na al die jaren valt dit plotseling uit de lucht. We besluiten geen tijd te verliezen en, nadat generaal Terrasson de eerste contacten heeft gelegd met de luchthavenautoriteiten, begeven de voorzitter van de vzw Dakota generaal b.d. R. Hoeben en luitenant-kolonel b.d. Axel Vermeesch zich op maandag 20 juli 2009 naar de luchthaven van Oostende waar zij ontvangen worden door ingenieur Tom Robeyn. Hij begeleidt hen tot bij de DC-3 Dakota waar reeds sedert 1992 beslag op ligt. Het toestel is beschadigd en het landingsgestel is zwaar gecorrodeerd. Er ontbreken verschillende onderdelen waaronder een schroef en de cockpit is geplunderd, maar

demandait de pouvoir acheter le Dakota pour un Euro symbolique. Trois mois plus tard, le 28 janvier 2004, arriva la réponse: "D'après maître Crabeels, qui a suivi le dossier de près, les complications juridiques dans ce dossier à la traine sont tellement grandes qu'une solution rapide est quasiment exclue." La désillusion est grande, mais le général Terrasson promet de faire suivre le dossier par son conseiller juridique.

Un nouvel espoir apparaît lorsqu'en 2006, la Force Aérienne Turque retire du service ses Dakotas. Malgré les relations amicales que notre Président entretient avec le chef d'état-major de l'armée turc cela ne semble malgré tout pas possible. Tous les appareils ont déjà été attribués à des instances militaires et autres ayant exprimé un intérêt pour ces appareils. On commence à perdre espoir. Il y a bien encore quelques DC-3 répertoriés en Afrique mais comment les acquérir et surtout comment les transporter à Melsbroek.

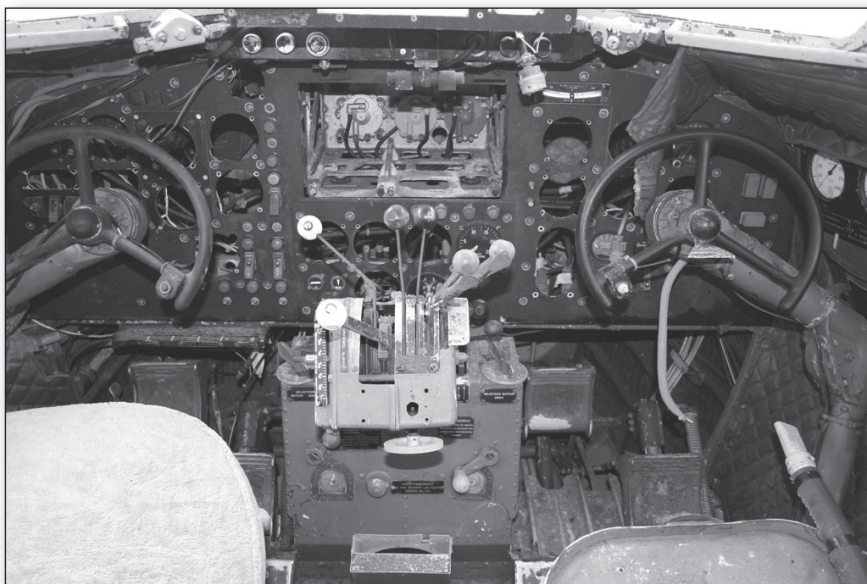
Entretemps, le dossier du DC-3 de Legend-Air à Ostende reste bloqué et apparemment il n'y a de la part des parties



concernées aucune envie de faire avancer les choses. Lorsque soudain, le 1 juillet 2009, le général Terrasson reçoit de monsieur Becue membre de la Haute École Catholique de Bruges-Ostende le message suivant: «*Cher monsieur Terrasson, j'étais dernièrement en votre compagnie l'hôte de la base OTAN AWACS de Geilenkirchen en Allemagne. Lors de la réception nous avons parlé du Musée Dakota de Melsbroek. Figurez-vous qu'en ce jour, le 1 juillet 2009, a été offert au VLCO (Vlaams Luchtvaartcentrum Ostende) le Dakota DC-3 qui est parqué depuis plus de 10 ans à Ostende. Le DC-3 fait partie du patrimoine belge de transport aérien et doit être montré à un large public dans un musée bien tenu. Suite notre conversation et votre intérêt pour tout ce qui a trait au Dakota, j'ai pensé que le DC-3 aurait avantage à être exposé chez vous. La personne de contact à l'aérodrome est l'ir Tom Robeyn, Airside Operations Manager. En espérant avoir pu par ceci vous être de quelques utilités, je reste votre dévoué. Ivan Becue*».

Lorsque la nouvelle arrive à l'asbl Dakota, personne ne veut y croire. Après tant d'année ce cadeau nous tombe du ciel. Il est immédiatement décidé de ne pas perdre

beide motoren en alle passagiersstoelen liggen in een loods. Er is werk aan de winkel maar het blijkt doenbaar!



Op maandag 27 juli brengt onze voorzitter uitgebreid verslag uit aan al onze medewerkers en toont de vele foto's die van het toestel gemaakt werden, vooral deze waar de grootste schade op te zien is. Allen, en in het bijzonder de mannen van het team "Restore Boxcar", waren enthousiast en zien het zitten om het toestel in Middelkerke te demonteren en opnieuw in elkaar te steken te Melsbroek. En nu maar hopen dat onze droom werkelijkheid wordt: een DC-3 Dakota voor onze vzw Dakota! Dit vliegtuig was het eerste werkpaard van het Belgisch militair luchttransport; het was in dienst van 1947 tot 1976, eerst in Evere-Haren en vanaf 1950 in Melsbroek!

Op maandag 17 augustus trekken G. Bero, L. Buisine en J. Lefebure van "Restore Boxcar" naar de luchthaven van Oostende o.l.v. Jean Dries. De oude Dakota wordt door hen nauwkeurig bekeken en gekeurd: het toestel is te restaureren. Een zware beschadiging aan de staart van het toestel, roest en het ontbreken van een schroef blijken de grootste problemen. Ons "Restore Boxcar team" denkt positief: met de hulp van de luchthaven van Oostende en van Defensie moet het mogelijk zijn deze "old timer" te ontmantelen en te transporteren naar Melsbroek. Daarna kan het team vrijwilligers voor een hele tijd aan de slag om het eerste werkpaard van het Belgisch militair luchttransport in zijn volle glorie te herstellen!

Juridische stappen

Maar zover zijn we nog niet. Het vliegtuig ligt nog steeds "aan de ketting" en kan niet geschonken worden aan de vzw Dakota. Maar, volgens de juridische dienst van de luchthaven Oostende-Brugge, zou er geen bezwaar zijn het toestel op een andere plaats in België te plaatsen. Het moet in ieder geval weg te Oostende wegens werken op de luchthaven. Tom Robeyn laat echter weten dat men toch liever nog het advies wil vragen van de juridische dienst

du temps et dès que le Général Terrasson a pris les premiers contacts avec les autorités aéroportuaires, le président de l'asbl Dakota, le général e.r. R. Hoeben et le lieutenant-colonel e.r. Axel Vermeesch se rendent le lundi 20 juillet, à l'aérodrome d'Ostende où ils sont reçus par l'ingénieur Tom Robeyn. Il les conduit au DC-3 Dakota qui est mis sous scellés depuis 1992. L'appareil est détérioré et le train d'atterrissage est fortement corrodé. De nombreux composants manquent dont une hélice et, le cockpit a été pillé. Par contre les deux moteurs et les sièges passagers se trouvent dans un hangar. Il y a du travail sur la planche mais la restauration semble faisable!

Le lundi 27 juillet, notre président fait un rapport détaillé à tous nos collaborateurs et montre les nombreuses photos qui ont été prises de l'appareil et en particulier, celles qui montrent les plus gros dégâts apparents. Tous et surtout les membres de l'équipe "Restore Boxcar" sont enthousiastes et imaginent déjà comment démonter l'appareil à Middelkerke pour le remettre en état et le remonter à Melsbroek. Il ne nous reste plus qu'à espérer que notre rêve devienne réalité: un DC-3 Dakota pour notre asbl Dakota! Cet appareil était le premier fer de lance du transport aérien militaire belge. Il a été mis en service de 1947 à 1976 d'abord à Evere-Haren et puis en 1950 à Melsbroek.



Lundi 17 août, G Bero, L. Buisine et J. Lefebure de l'équipe "Restore Boxcar" partent pour l'aérodrome d'Ostende sous la conduite de Jean Dries. Le vieux Dakota est soigneusement inspecté et évalué. L'appareil peut être restauré. Un gros dégât à la queue de l'appareil, de la rouille et une hélice manquante semblent être les plus gros problèmes. Notre équipe "Restore Boxcar" donne un avis positif et estime qu'avec l'aide de l'aéroport d'Ostende et de la Défense, il doit être possible de démonter cet "old timer" et de le transporter à Melsbroek. Ensuite l'équipe des volontaires pourra prendre le temps pour restaurer dans toute sa gloire le premier cheval de bataille du transport militaire Belge.

van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse Regering. Wij blijven dus wachten op verder nieuws, en toegegeven, we zijn er niet gerust in.

Op 16 december 2009 meldt Tom Robeyn echter goed nieuws: *“De juridische dienst is, net als wij, akkoord met de verplaatsing van het toestel naar jullie terrein. Het duurde lang omdat de Dakota betrokken was bij een incident en de eigenaar een tijd geleden in cassatie ging. De juridische dienst kan nog geen uitspraak doen betreffende de verplaatsing. De situatie is nu als volgt: de juridische dienst zal kortelings een brief verzenden naar de eigenaar met de vermelding dat jullie het toestel kosteloos in bewaring zullen nemen. Ze hebben dan één maand de tijd om hierop te reageren. Bij stilzwijgen kan de verplaatsing dan gebeuren. Samen met de juridische dienst ben ik bezig om de juiste tekst op te stellen om jullie te beschermen. Ik denk dat tegen het voorjaar 2010 de Dakota bij jullie kan staan...”*

Twee maanden later, op 17 februari 2010 stuurt Tom Robeyn ons volgend bericht: “Ik denk dat u nu een gat in de lucht zal springen, want de Dakota is yours! Mevrouw Greet Vervondel van het Departement Mobiliteit & Openbare Werken heeft me gisteren gemeld dat de vereffenaar van Legend-Air, eigenaar van de DC-3, akkoord is om de DC-3 naar Melsbroek te verplaatsen. Meer nog, hij wil zelfs afzien van het eigendomsrecht op dit toestel mits de begunstigde de verplaatsingskosten ten laste neemt”.

De steun van Defensie

Ondertussen had onze voorzitter informele contacten gelegd met de 15 Wing en de commandant van COMOPSAIR, om steun te zoeken voor het transport van de DC-3 naar Melsbroek. Hij meldt nu het goede nieuws aan generaal Van Caelenberghe die hem vraagt om, via de 15 Wing, een dossier voor de minister van Defensie in te dienen met details van de gevraagde steun. Dit dossier vertrekt uit Dakota op 5 april 2010.

Dit is geen eenvoudig dossier en de evaluatie van het nodige personeel en materiaal om deze omvangrijke maar delicate opdracht uit te voeren, die o.a. verkenningen te Oostende inhouden, vraagt enige tijd. Om het dossier de volledige hiërarchische keten te laten doorlopen en het fiat van de minister te krijgen, zal het bijna een jaar



Les étapes juridiques

On n'en est pas encore là. L'appareil est encore toujours "à la chaîne" et ne peut pas être offert à l'asbl Dakota. Cependant, suivant les services juridiques de l'aéroport d'Ostende-Bruges, il n'y aurait pas de contre-indications de déplacer l'appareil sur un autre emplacement en Belgique. Il doit de toute façon partir pour des raisons de travaux sur l'aérodrome. Tom Robeyn désire cependant encore avoir l'avis du service juridique du Département Mobilité et Travaux Publics du Gouvernement Flamand. Nous restons donc en attente d'autres nouvelles et avouons le, plutôt inquiets.

Le 16 décembre 2009, Tom Robeyn annonce cependant la bonne nouvelle: *“Le service juridique est tout comme notre service d'accord avec le déplacement de l'appareil vers votre terrain. Cela a pris du temps car le Dakota a été impliqué dans un incident. Le propriétaire, dans l'espoir d'avoir gain de cause, avait été, il y a quelques temps, en cassation pour régler le problème. Le service juridique ne peut donc pas encore formellement se prononcer en ce qui concerne le déplacement. La situation pourrait évoluer maintenant comme suit: le service juridique va incessamment envoyer une lettre au propriétaire pour l'informer que vous êtes prêts à prendre gratuitement l'appareil en charge et à le conserver. Ils ont alors un mois pour réagir à cette proposition. En cas de non réponse, le déplacement peut avoir lieu. Avec le service juridique, je suis occupé à formuler un texte pour vous protéger de tout problème. Je pense que pour le début de l'année 2010 le Dakota pourrait être chez vous ...”.*

Deux mois plus tard, le 17 février 2010 Tom Robeyn nous écrit ceci: *“Je pense que vous allez pouvoir vous envoyer en l'air, car le Dakota est à vous! Madame Greet Vervondel du Département Mobilité et Travaux Publics m'a signalé hier que le curateur de Legend-Air, propriétaire de la DC-3, a donné son accord pour déplacer le DC-3 vers Melsbroek. De plus, il veut bien considérer de céder ses droits de propriétés sur cet appareil étant donné que le bénéficiaire prend en charge les frais de déplacements”.*





L'appui de la Défense

Entretemps, notre président avait établi des contacts informels avec le 15 Wing et le Commandant de COMOPSAIR afin d'obtenir un appui pour le transport de l'appareil vers Melsbroek. Il peut maintenant annoncer la bonne nouvelle au général Van Caelenberghe. Celui-ci lui demande d'introduire via le 15 Wing, un dossier pour le ministre de la Défense avec les détails de l'appui demandé. Ce dossier quitte le Dakota le 5 avril 2010.

Ce n'est pas un dossier simple qui demande un certain temps afin d'évaluer le matériel et personnel nécessaire pour effectuer cette mission délicate et compliquée avec en autres des déplacements à Ostende pour reconnaître les lieux. Il faudra près d'un an pour faire transiter le dossier à travers toute la chaîne hiérarchique et pour obtenir l'accord final du ministre. Mais tout se passe bien. Le 5 février 2011, le cabinet du chef de la Défense (Section Prestations pour Tiers) envoie une note à COMOPSAIR avec l'accord du ministre de la Défense. Le colonel Luc Geryl fait suivre le jour même la nouvelle tant attendue à notre président. Lors de la réunion du conseil de direction du 7 février il annonce la bonne nouvelle. Le ministre a signé et COMOPSAIR a chargé la section "Flight Aircraft Recovery" de Beauvechain d'aider nos bénévoles dans le démontage du DC-3 à Ostende durant la semaine du 28 février et d'en assurer le transport la semaine du 7 mars. Sont également de la partie pour soutenir l'opération, le 11 Génie de Burcht, le Movement Control Group (MGC) et la police militaire. L'adjutant chef Johan Moors assurera la coordination entre les différentes unités participantes de la Défense à

duren, maar einde goed alles goed. Op 25 februari stuurt het kabinet van de Chef Defensie (Sectie Prestatie voor Derden) een nota aan COMOPSAIR met de toestemming van de minister van Defensie. Kolonel Luc Geryl stuurt het verlossende nieuws dezelfde dag door aan onze voorzitter. Op de bestuursvergadering van 7 februari 2011 kondigt hij het goede nieuws aan. De minister heeft getekend en COMOPSAIR heeft opdracht gegeven aan de "Flight Aircraft Recovery" van Bevekom om onze vrijwilligers te helpen bij de ontmanteling van de DC-3 in Oostende in de week van 28 februari en het transport ervan naar Melsbroek te verzekeren in de week van 7 maart. Ook het 11de Genie uit Burcht, de "Movement Control Group" (MGC) en de militaire politie zullen de operatie steunen. Adjudant-chef Johan Moors zal vanuit COMOPSAIR de coördinatie verzekeren tussen alle deelnemende eenheden van Defensie.

Op de speciale bestuursvergadering van 21 februari wordt beslist dat de vzw Dakota bereid is het deel van de kosten, dat haar door Defensie ten laste gelegd wordt, te dragen. De opdracht kan beginnen!

Ondertussen in onze vzw Dakota

Nadat men de zekerheid op papier heeft dat de DC-3 Dakota uit Oostende voor ons bestemd is en met de steun van Defensie naar Melsbroek zal vervoerd worden, beginnen wij de eerste voorbereidingen. Een eerste stap is het akkoord te vragen van het Koninklijk Legermuseum (KLM) om de DC-3, zoals onze C-119 en Pembroke, op te nemen in zijn inventaris. Op 22 maart 2010 bedankt en aanvaardt directeur-generaal Dominique Hanson van het KLM ons voor dit aanbod en geeft zijn akkoord om het vliegtuig op te stellen in het Kwartier Groenveld. De Dakota maakt nu deel uit van ons nationaal patrimonium.

De zoektocht naar wisselstukken

Na de verkenningen van onze ploeg "Restore Boxcar" weten we welke onderdelen we missen om het toestel te restaureren: o.a. een schroef, twee motorkappen en het uiteinde van een vleugel.

Jonas Van Hellefont, boordcommandant C-130, die in maart 2010 drie weken in Congo vliegt voor de MONUC kijkt uit op alle vliegvelden waar hij komt en verzamelt informatie voor de vzw Dakota. In Bujumbura ontdekt



partir de COMOPSAIR.

Lors de la réunion spéciale du conseil d'administration du 21 février 2011; il a été décidé que l'asbl Dakota supportera la part des frais que la Défense leur demandera de prendre en charge. La mission peut commencer!

Entretemps au sein de notre ASBL Dakota

Après avoir reçu confirmation écrite que le Dakota DC-3 qui se trouvait à Ostende nous était destiné et qu'il serait transporté vers Melsbroek avec l'aide de la Défense, les premières préparations pouvaient commencer. Une étape initiale consistait à demander l'accord du Musée Royal de l'Armée (MRA) pour prendre le DC-3 à son inventaire

hij twee DC-3's die nog in goede staat verkeren, en een contactpersoon leek vlug bereid om onderdelen te verkopen. Op het vliegveld van Goma ontmoet hij een kolonel die hem een interessante Dakota laat zien, niet meer vliegklaar maar zeker nog goed om stukken ervan te recupereren, o.a. de schroeven en motoren. Ook op het vliegveld Kinshasa-Ndjili staat een afgedankte DC-3. J. VanHellemont geeft de namen en telefoonnummers van Belgische militairen in Kinshasa die eventueel voor de vzw Dakota zouden kunnen onderhandelen.

Ook Michel Huart, lid en medewerker van Dakota die nog actief is in het luchtvaartmilieu, zet zich aan het werk om via het internet wisselstukken te vinden. Hij ontvangt reacties en informatie uit de ganse wereld: drie oude Dakota's staan te verkommeren op het vliegveld van Belgrado, sedert jaren staat een C-47 geparkeerd naast de hangar op het kleine vliegveld Lodi in Californië, er zijn veel wisselstukken DC-3 te verkrijgen in Zuid-Afrika en uit Frankrijk



komen verschillende berichten waarin gevraagd wordt naar meer informatie over het Belgisch Dakota-project. Informatie genoeg, maar wie gaat deze tips opvolgen en de internationale contacten leggen. Onze voorzitter R. Hoeben droomt er van een "project officer DC-3", met de nodige kennis en ervaring, te vinden die dit ganse project kan leiden en coördineren. Dank zij de kolonel B. Flamang komen we terecht bij zijn vroegere 2de in bevel van de 15 Wing, de zopas op rust gestelde kolonel ingenieur Marc Philips. Tot grote tevredenheid van iedereen in Dakota is hij bereid deze taak op zich te nemen.

Hij begint onmiddellijk aan het opvolgen van de vroegere tips. Verder ontdekt hij op het internet een DC-3 in het museum "Batterie de Merville" en neemt contact met deze Dakota liefhebbers die een Dakota van Bosnië overbrachten naar Normandië. Zij zijn bereid om ons met raad en daad bij te staan en sturen ons verschillende technische tips die het werk van onze vrijwilligers zal vergemakkelijken. Zo vernemen we dat om de romp van de wieg of middenvleugel te scheiden, de vier brandstoftanks eerst moeten verwijderd worden. Ook schenken zij een DVD waarop hun operatie DC-3 te zien is: de ontmanteling in Bosnië, het transport naar Merville en de wederopbouw en restauratie. Door deze DVD te bekijken krijgen wij een idee van de enorme taak die ons te wachten staat.

Op 16 februari stuurt de "Dutch Dakota Association" volgend bericht: "Wij zijn verheugd op uw website te lezen dat u de oude DC-3 van Oostende zal overbrengen naar uw Dakota-centrum en daar zal restaureren. Indien wij als DC-3 operator hierbij kunnen assisteren, dan willen wij graag kijken naar de mogelijkheden. Wij vervoerden vorig jaar nog een van onze statische DC-3's over de weg".

tout comme le sont nos C-119 et Pembroke. Le 22 mars 2010 le directeur-général du MRA, Dominique Hanson, nous remercie et accepte notre proposition. Il donne aussi son accord pour que l'avion trouve sa place au quartier Groenveld. Le Dakota faisait maintenant partie de notre patrimoine national.

En quête de pièces de rechange

Après une reconnaissance effectuée par notre équipe «Restore Boxcar», nous savons quelles pièces nous manquent pour restaurer l'avion: e.a. une hélice, deux capots moteurs et un bout d'aile.

Jonas Van Hellemont, commandant de bord C-130, vole pendant trois semaines au Congo pour la MONUC et sur chaque aérodrome, il examine les possibilités et rassemble des informations pour l'ASBL Dakota. A Bujumbura, il découvre deux DC-3 qui sont encore en bon état et rencontre une

personne de contact qui semble rapidement intéressée par la vente de pièces détachées. Sur l'aérodrome de Goma, il rencontre un colonel qui lui montre un Dakota intéressant. Il n'est plus en état de vol, mais est certainement encore en assez bon état pour en récupérer des pièces, e.a. les hélices et les moteurs. De même, sur l'aérodrome de Kinshasa-Ndjili, un DC-3 y a été laissé à l'abandon. Van Hellemont fournit les noms et numéros de téléphone de militaires belges à Kinshasa qui pourraient négocier au nom de l'ASBL Dakota.

Michel Huart, membre et coopérateur au Dakota et qui est toujours actif dans le milieu aéronautique se lance aussi dans les recherches pour trouver des pièces via internet. Il obtient des réactions et des informations du monde entier: trois vieux Dakotas dépérissent sur l'aérodrome de Belgrade, depuis des années un C-47 est parqué à côté du hangar sur le petit aérodrome de Lodi en Californie, beaucoup de pièces de rechange sont disponibles en Afrique du Sud, différents messages venant de France demandent plus de données sur le projet du Dakota belge.

Suffisamment d'informations, mais qui va suivre ces pistes et engager les contacts internationaux. Notre président R. Hoeben rêve de trouver un «project officer DC-3» avec les connaissances et l'expérience nécessaires et qui pourrait mener et coordonner l'ensemble du projet. Grace au colonel B. Flamang, nous atterrissons chez le commandant en second du 15 Wing qui vient d'être admis à la pension, le colonel ingénieur Marc Philips. A la grande satisfaction de tous au Dakota, il accepte d'assurer cette tâche.

Il commence immédiatement à poursuivre les premières pistes. De plus, il découvre sur internet un DC-3 qui se

Via Michel Huart komt het team "Restore Boxcar" in contact met N. Gudfurnon en Y. Duhez, vrijwilligers in het Luchtvaartmuseum van Brussel. Op zaterdag 12 februari demonstreren zij aan de Dakota-vrijwilligers hoe de beweegbare delen van een oud vliegtuig overtrokken worden met sterk synthetisch linnen. Zij bezorgen ons ook een Zwitsers handboek met het ABC voor het conserveren van vliegtuigen in open lucht.



Eerste werkzaamheden in Oostende

Voor het team "Restore Boxcar", of moeten we nu zeggen het team "Restore Dakota", duurt het wachten op een beslissing van Defensie te lang. Ze zijn niet meer te houden en willen aan de slag. Nadat de voorzitter hen er op gewezen heeft dat, indien wij de steun van Defensie niet zouden krijgen, zij alles terug moeten brengen naar Middelkerke en opnieuw monteren... trekken ze hun werkpakken aan.

Van half juli tot half september 2010 werken de mannen van het team (Jean Dries, Georges Bero, Jean Lefebure, Dany Van Oostveldt, José Dechambre, Carlo Pittoors en Raf Horemans) verschillende dagen op het vliegveld van Oostende.

Alle onderdelen van de DC-3 die zich in de loodsen bevinden en vervoerbaar zijn met een gewone vrachtwagen, worden opgeladen en overgebracht naar Melsbroek o.a. de beide motoren, de passagierszetels en de rol- en hoogteroeren. Daarna beginnen ze aan de voorbereiding van de ontmanteling. Er dienen honderden bouten losgemaakt te worden. Sommigen zijn zo vastgeroest dat er een slijpschijf moet gebruikt te worden. Ze werken door tot er slechts enkele bouten overblijven, die losgemaakt zullen worden op het ogenblik dat men ter plaatse zal zijn met de middelen van Defensie.

Op 1 september wordt de vloer van de passagierscabine gedemonteerd voor studie van de verdere ontmanteling. Op 6 en 7 september is het de beurt aan de leidingen en de inspectieluiken in de romp van het vliegtuig. Maar dan is er een probleem, voor het transport moet de romp gescheiden worden van het centrale vleugelstuk of wieg. Nergens vinden onze mensen technische documentatie die uitlegt hoe dit moet. Door de tips uit Merville komen wij te weten hoe we te werk moeten gaan. De vier brandstoftanks

trouve au musée «Batterie de Merville». Il prend contact avec ces fans du Dakota qui ont transporté un de ces avions de Bosnie en Normandie. Ils sont prêts à nous fournir aide et conseils et nous envoient quelques tuyaux techniques qui doivent faciliter le travail de nos bénévoles. C'est ainsi que nous apprenons que si nous voulons scinder le fuselage du berceau de l'avion ou emplanture centrale de la voilure, il faut au préalable retirer les réservoirs de carburant. Ils nous offrent aussi un DVD qui retrace leur opération DC-3: le démontage en Bosnie, le transport vers Merville, la reconstruction et la restauration. En visionnant ce DVD, nous nous faisons une bonne idée de l'énorme tâche qui nous attend.

Le 16 février, le «Dutch Dakota Association» nous envoie le message suivant: «Nous sommes heureux de pouvoir lire sur votre site que vous allez rapatrier le vieux DC-3 d'Ostende vers votre centre Dakota et que vous allez l'y restaurer. Si comme opérateur de DC-3 nous pouvons vous aider, nous serions heureux d'envisager les possibilités. L'année passée encore, nous avons transporté un de nos DC-3 statiques par la route».

Via Michel Huart, le team «Restore Boxcar» entre en contact avec N. Godfurnon et Y. Duhez, bénévoles au Musée de l'Air de Bruxelles. Le samedi 12 février, ils montrent au volontaires du Dakota comment les pièces mobiles d'un vieil avion peuvent être recouvertes avec de la toile synthétique solide. Ils nous fournissent aussi un manuel suisse qui contient l'ABC pour la conservation d'avion à l'air libre.

Les premiers travaux à Ostende

Pour le team «Restore Boxcar» ou, devons-nous maintenant parler du team «Restore Dakota», l'attente d'une décision de la Défense devient trop longue. Ils ne tiennent plus en place et veulent aller de l'avant. Lorsque le président leur fait savoir que, s'ils ne recevaient pas le support de la Défense, ils devraient tout acheminer à Middelkerke et remonter... ils enfilent leurs salopettes

Entre la mi-juillet et la mi-septembre 2010, les membres du team (Jean Dries, Georges Bero, Jean Lefebure, Dany Van Oostveldt, José Dechambre, Carlo Pittoors et Raf Horemans) travaillent plusieurs jours sur l'aérodrome d'Ostende.

Tous les sous-ensembles du DC-3 qui se trouvent dans le hangar et qui sont transportables par camions ordinaires sont chargés et acheminés vers Melsbroek, e.a. des deux moteurs, des sièges passagers, des ailerons et du gouvernail de profondeur.

Ils s'attellent alors à la préparation du démontage. Des centaines de boulons doivent être dévissés. Certains sont si rouillés qu'il faut utiliser une meule. Ils travaillent jusqu'à ce qu'il ne reste que quelques boulons. Ces derniers ne seront dévissés qu'au moment où les moyens de la Défense seront sur place.

Le 1 septembre, le plancher de la cabine passager est démonté pour étudier la suite du démontage. Les 6 et 7 septembre, c'est au tour des conduites et des trappes d'inspection de la coque de l'avion. Un problème se pose alors: pour le transport, le fuselage doit être dissocié de la partie centrale des ailes ou berceau. Notre team ne trouve nulle part la documentation technique qui explique ce démontage. Les conseils de Merville nous

moeten gedemonteerd worden om honderden schroeven te kunnen losdraaien en de romp te kunnen afnemen van de wieg. Maar... hiervoor is een kraan nodig en wordt het wachten tot we steun krijgen van Defensie. In afwachting, wordt het werk na elf drukke dagen in Oostende tijdelijk stilgelegd.

De week van de waarheid

De week van 28 februari wordt het vliegtuig verder gedemonteerd met de hulp van Defensie. Het wordt een drukke week voor onze vrijwilligers J. Dries, G. Bero, en C. Pittoors. Om hun leven wat comfortabel te maken wordt het team gelogeed in de "Mess Continental" in Middelkerke. Met de hulp van de "Flight Aircraft Recovery" en een ploeg van het 11de Genie met de Grove-kraan wordt op maandag vol goede moed aan het groot karwei begonnen: de grote delen van het vliegtuig uit elkaar nemen. Ondanks de voorbereidende werken moeten nog vele bouten, moeren en klinknagels verwijderd worden. Tegen de avond van de eerste dag zijn de twee buitenvleugels afgenomen.

Op dinsdag gaan het verticaal staartvlak en de staart met het horizontaal vlak er af en moet de Grove-kraan even terug naar Burcht. Op woensdag wordt begonnen met de vier brandstof tanks uit te nemen, een karwei waar met twee man twee dagen aan gewerkt zal worden. Als de mannen van de Genie op vrijdag 4 maart terug aankomen met de Grove-kraan, worden de romp en het centrale vleugelstuk gescheiden en klaar gemaakt voor transport.

In dezelfde week voeren twee mannen van de "Movement Control Group" (MCG) een grondige verkenning uit van het traject tussen Middelkerke en Melsbroek. De afrit Melsbroek op de E-19 is onbruikbaar wegens grote werken in Melsbroek, dus zal de afrit Sterrebeek op de E-40 genomen worden, om via Steenokkerzeel naar Melsbroek te rijden.

Ondertussen heeft onze redacteur Axel Vermeesch met de hulp van adjudant Filip Wouters, PR van de 15 Wing, een perscommuniqué voorbereid en verspreid. Tot onze verwondering is de belangstelling van de media is zeer groot.



Maandag 7 maart 2011, "The longest day"

Rond 10u komt iedereen aan in de luchthaven en begeeft zich op de tarmac: het veiligheids personeel van de luchthaven; de ploeg van het 11 Genie o.l.v. adjudant Rudy Lemaire, de "Flight Aircraft Recovery" o.l.v. Adjudant Phillipe Looze, de mannen van de "Movement Control Group" o.l.v. Adjudant Jan Adams, de coördinator adjudant-chef Johan Moors en natuurlijk de drie Dakota-vrijwilligers Jean Dries, Georges Bero en Carlo Pittoors.



permettent de trouver comment procéder. Les quatre réservoirs de carburant doivent être démontés de façon à pouvoir dévisser des centaines de visse et de pouvoir désolidariser le berceau du fuselage. Mais pour cela,... il faut une grue et il faut donc attendre de recevoir le support de la Défense. Après onze jours de travail ardu à Ostende le projet est temporairement mis à l'arrêt.

La semaine de vérité

La semaine du 28 février, l'avion est démonté plus avant avec le support de la Défense. Ce sera une semaine intense pour nos bénévoles J. Dries, G. Bero, et C. Pittoors. Pour leur rendre la vie un peu plus confortable le team est logé au «Mess Continental» à Middelkerke. Avec l'aide du «Flight Aircraft Recovery» et une équipe du 11^e Génie équipée d'une grue Grove, la grande corvée débute le lundi avec beaucoup de courage: dissocier les grands sous-

ensembles de l'avion. Malgré le travail de préparation, il faut encore enlever beaucoup de boulons, visse et rivets. Le soir du premier jour les deux ailes sont enlevées

Le mardi, l'empennage vertical et la queue avec l'empennage horizontal sont enlevés et acheminés temporairement de retour à Burcht par la grue Grove. Le mercredi, le démontage des quatre réservoirs commence, une corvée qui prendra deux jours avec deux hommes. Quand l'équipe du Génie revient avec la grue Grove le vendredi 4 mars, le fuselage

est dissocié de l'emplanture centrale des ailes et ils sont conditionnés pour le transport

Pendant cette même semaine, deux personnes du «Movement Control Group» (MCG) effectuent une reconnaissance approfondie du traject entre Middelkerke et Melsbroek. La sortie Melsbroek sur l'E-19 est inutilisable vu les grands travaux à Melsbroek. C'est donc la sortie Sterrebeek sur l'E-40 qui sera utilisée pour rouler vers Melsbroek via Steenokkerzeel.

Entretemps, notre rédacteur Axel Vermeesch a préparé et

Vier TV-ploegen zijn ter plaatse: VTM, VRT, TV Focus West-Vlaanderen en Televox. Onze redacteur A. Vermeesch is vergezeld van twee tachtigers, onze leden Jacques Vandemeulebroek en Marcel Bulckaen. Zij waren respectievelijk piloot en technicus op de DC-3 en worden druk ondervraagd



over de kwaliteiten van de historische Dakota.

Nog voor de middag wordt de romp op de eerste van vier speciale vrachtwagens geplaatst. De buurtbewoners en voorbijgangers komen aan de omheining, nemen foto's en vragen wat er met "hun" oude vertrouwde Dakota gebeurt! Marc Philips en Axel Vermeesch stellen hen gerust: "Hij verhuist naar de vzw Dakota 15 Wing in Melsbroek waar hij zal gerestaureerd worden en tentoongesteld in zijn oude glorie". "Dat is goed, we zullen komen kijken" wordt er in koor geantwoord.

Na een versterkend middagmaal in het uitstekende restaurant van de luchthaven, gaat iedereen terug aan de slag. De drie volgende vrachtwagens worden geladen met de twee buitenvleugels, de middenvleugel (het zwaarste stuk), de staart met horizontaal staartvlak en een schroef. Rond 18u is het konvooi klaar en worden alle riemen en vasthechtingen een laatste keer worden gecontroleerd.

De heer Tom Robeyn is tevreden dat na 19 jaar de Dakota eindelijk weg is en gelukkig dat het vliegtuig een veilige thuis gevonden heeft. Wij zijn hem zeer dankbaar omdat hij ons van bij de start van dit project enorm geholpen heeft. De medewerking van het personeel en de diensten op de luchthaven waren uitstekend. Een speciale waardering voor mevrouw Margot De Muynck van de veiligheidsdienst, die al het nodige gedaan heeft om de toegang van onze mensen tot de luchthaven altijd vlot te laten verlopen.

Het konvooi is klaar, het bestaat uit vier vrachtwagens met oplegger, de Grove-kraan en enkele kleinere voertuigen. Dit "uitzonderlijk transport" zal om 23u vertrekken, begeleid door vier gemotoriseerde MP's. Zonder problemen onderweg, zal de reis naar Melsbroek drie uur duren. Vanaf middernacht wordt druk getelefoneerd tussen de konvooi-leider adjudant Jan Adams, bestuur vzw Dakota en de media. Alles verloopt vlekkeloos. Er worden enkele stops gemaakt om de riemen aan te spannen en hechtingen te controleren.

diffusé un communiqué de presse avec l'aide de l'adjudant Philippe Wouters, PR du 15 Wing. A notre étonnement, l'intérêt des médias s'est montré très important.

Lundi 7 mars 2011, «The longest day»

C'est vers 10hr que les intéressés arrivent à l'aéroport. Ils se dirigent vers le tarmac. Il s'agit du personnel de sécurité de l'aéroport; une équipe du 11 Génie sous le commandement de l'adjudant Rudy Lemair; le personnel du «Flight Aircraft Recovery» sous le commandement de l'adjudant Philippe Looze; les gens du «Movement Control Group» commandé par l'adjudant Jan Adams; le coordinateur l'adjudant-chef Johan Moors et évidemment les trois volontaires de Dakota Jean Dries, Georges Bero et Carlo Pittoors.

Quatre équipes de la TV sont sur place: VTM, VRT, TV Focus West-Vlaanderen et Televox. Notre rédacteur en chef Axel Vermeesch est accompagné par deux octogénaires, nos membres Jacques Vandemeulebroek et Marcel Bulckaen. Ils étaient respectivement pilote et mécanicien sur DC-3 et sont de ce fait très sollicités pour leurs connaissances concernant les qualités et les caractéristiques de ce Dakota historique.

Encore avant midi, le fuselage est chargé sur le premier des quatre camions spécialement prévus pour des transports exceptionnels. Les voisins et les passants prennent place à la clôture de l'aérodrome où ils prennent des photos et se demandent ce qui va se passer avec leur vieux Dakota familier! Marc Philips et Axel Vermeesch les rassurent: «Il déménage vers l'asbl Dakota du 15 Wing à Melsbroek où il sera restauré et par après exposé dans toute sa gloire». Tous ensemble ils répondent: «C'est bien, nous viendrons certainement le voir».



Après un déjeuner fortifiant pris au excellent restaurant de l'aérogare, tout le monde retourne au boulot. Les trois camions suivants sont chargés avec les deux sections de l'aile intérieure, le wing-box (de loin la pièce la plus lourde) ainsi que la section de queue horizontale avec une hélice. Il est vers 18 heures quand le convoi est prêt à partir et que toutes les courroies et tous les points d'attaches sont contrôlés une dernière fois.

Monsieur Tom Robeyn est content qu'après 19 ans le

Dinsdag 8 maart 2011, "D-day"

Even na middernacht wordt het druk in de kazerne Groenveld van Melsbroek. Op de plaats waar het konvooi gelost zal worden wordt extra-verlichting geïnstalleerd. In de Dakota-bar zorgen voorzitter René Hoeben en Johnny Nijs voor sandwiches en drank voor de 20 mannen in het konvooi. Enkele TV-teams, journalisten en radio-reporters komen toe.

Het is juist 2u in de nacht als het konvooi in Steenokkerzeel de Haachtsesteenweg oprijdt richting 15 Wing. Blauwe en oranje zwaailichten zorgen voor een mooi lichtspel. De ingang van de kazerne Groenveld is niet breed genoeg en het konvooi rijdt binnen door de poort van de MT (Motor Transport). Onze directeur Jos Ackermans, die er ook absoluut wilde bij zijn, rijdt achter het konvooi Groenveld binnen.

Met een gevoel van opluchting en tevredenheid zien alle aanwezigen de vier vrachtwagens met opleggers behoedzaam door de MT-poort rijden. Het is een heldere nacht en de temperatuur is onder nul. Als het konvooi volledig binnen de kazerne is, wordt verzameling geblazen in de bar voor koffie en sandwiches. Onze twee tachtigers, Jacques Vandemeulebroek en Marcel Bulckaen zijn opnieuw van de partij.

Het is 3u als de kraan operator de reusachtige Grove start. Het plein waar onze C-119 en Pembroke reeds jaren



Dakota quitte enfin l'aérodrome et il est heureux que l'avion ait trouvé une destination en pleine sûreté. Nous lui sommes très reconnaissants parce que dès le début il nous a énormément aidé à réaliser ce projet. La coopération du personnel et des différents services de l'aéroport était excellente. Nous adressons une appréciation toute spéciale à madame Margot De Muynck du service de sécurité. C'est elle qui a fait le nécessaire afin que nos gens aient accès à l'aérogare sans problèmes.

Le convoi étant prêt, il comprend quatre tracteurs avec semi-remorques, une grue Grove et quelques véhicules de service. Ce transport exceptionnel partira vers 23hr et sera escorté par quatre MP's sur moto. S'il n'y a pas de problèmes en cours de route le voyage vers Melsbroek devrait se faire en trois heures. A partir de minuit de nombreuses conversations téléphoniques ont lieu entre le chef de convoi l'adjudant Jan Adams, la direction de l'asbl Dakota et les média. Tout se passe impeccablement. En cours de route on s'arrête quelques fois afin de resserrer les courroies et de vérifier les points d'attache.

Mardi 8 mars 2011, «D-day»

Peu après minuit, à Melsbroek, la caserne Groenveld s'anime. A l'endroit où le convoi sera déchargé on installe de l'éclairage supplémentaire. Au bar de Dakota le président René Houben et Johnny Nys s'affairent à préparer des sandwiches et des boissons pour la vingtaine de personnes du convoi.

Quelques équipes de la TV, des journalistes et des reporters-radio commencent à arriver.

Il est deux heures du matin lorsque le convoi s'engage dans la Chaussée de Haecht à Steenokkerzeel en direction du 15 Wing. Les flashes bleus et orange créent un beau spectacle lumineux. Comme l'entrée de la caserne Groenveld n'est pas assez large pour laisser passer ce transport exceptionnel, on utilise l'entrée du MT (Motor Transport). Il est à remarquer que notre directeur Jos Ackermans tenait malgré tout d'être de la partie et suit le transport dès son entrée à Groenveld.

C'est avec des sentiments de soulagement et de satisfaction que toutes les personnes présentes voient entrer avec précaution via le MT les quatre tracteurs avec semi-remorque.

La nuit est claire avec une température au dessous de zéro degrés. Lorsque tous les véhicules du convoi arrivent



pronken is helemaal verlicht, wat de sfeer nog intenser maakt. Langzaam worden de vier vrachtwagens door de Grove-operator een na een gelost en worden de stukken behoedzaam neergelaten op het plein. Daar zal de Dakota in de toekomst pronken naast zijn opvolger de C-119 "Flying Boxcar". Na twee uur is de klus geklaard en keert iedereen terug naar de bar. Voorzitter René Hoeben dankt allen voor het geleverde werk.

Vandaag, 8 maart 2011 is "Dakota-day" voor onze vzw Dakota, een hoogtepunt sedert de oprichting door kolonel Jo Huybens in 1992, toevallig ook het jaar dat de DC-3 van Legend-Air op het vliegveld van Middelkerke aan de ketting gelegd werd. Om 5u trekt iedereen tevreden terug naar huis of naar de kazerne.

Een groot deel van onze droom is verwezenlijkt. Nu moet het vliegtuig nog gerestaureerd worden en dan kan vzw Dakota echt vieren!



**Groenveldse
nacht...**

**Une nuit à
Groenveld..**

enfin dans la caserne, on se rassemble au bar pour savourer du café et des sandwiches. Nos deux octogénaires Jacques Vandemeulebroek et Marcel Bulckaen sont à nouveau de la partie.

Il est 3hr et l'opérateur de la grue démarre la gigantesque grue Grove. Le fait que l'emplacement où notre C-119 et notre Pembroke sont exposés depuis quelques années est entièrement éclairé fait encore augmenter l'ambiance. Un par un les quatre camions sont déchargés avec beaucoup de précaution et les pièces sont soigneusement déposées par terre. C'est à côté de son successeur le C-119 «Flying Boxcar» que le Dakota sera exposé. Après deux heures de travail intense, tout le monde se rejoint de nouveau au bar. Le président René Hoeben remercie de tout cœur tous ceux qui ont aidé à accomplir cette mission.

Aujourd'hui le 8 mars 2011, est «Dakota-day» pour notre asbl Dakota, un point culminant depuis la fondation par Jo Huybens en 1992, par hasard aussi l'année de mise sous scellé du DC-3 à l'aérodrome de Middelkerke. C'est avec un sentiment d'entière satisfaction que chacun retourne à la maison où à la caserne.

Notre rêve est déjà réalisé en grande partie. Reste encore à restaurer l'avion avant de vraiment faire la fête à l'asbl Dakota!



Korte historiek van het vliegtuig

Het toestel rolt uit de fabriek van "Douglas Company" in september 1943 met constructienummer 42-24391. Het wordt als C-47 Skytrain (militaire versie van de DC-3) geleverd aan de AAF (Army Air Forces) van het Amerikaans leger (de USAF wordt pas opgericht in 1947).

Van oktober 1943 tot augustus 1944 is het in gebruik bij het 8th TCS (Troop Carrier Squadron) van de 12th Air Force in Algerije en Italië. In april 1946 wordt het toestel uit de AAF-inventaris genomen.

In augustus 1948 werd het in Frankrijk geregistreerd als F-BEIG in naam van de Franse Republiek. Het werd opgenomen in de vloot van het "Secrétariat Général de l'Aviation Civile" (SGAC) waar het vanaf 1952 gebruikt werd als calibratievliegtuig voor navigatiemiddelen in Frankrijk en Afrika.

In 1978 werd het toestel verkocht aan de heer Audray die het achtereenvolgens verhuurde aan de maatschappij "Bretagne Air Service" en "Normandie Aero Services". Daarna wordt het verkocht aan "Stellair", die het de naam "le Petit Prince" gaf in 1985 ter herinnering aan de piloot-schrijver Antoine de Saint-Exupéry.

In 1989 kocht een groep Belgische Dakota-freaks en piloten het toestel in Frankrijk. Chef van de groep was



Freddy Van Dyck. Het blijft een lange tijd staan op Zaventem met de bedoeling het te schilderen in de kleuren van SABENA 1956 met registratie OO-AUL. Omdat het zeer moeilijk was om dez "old timer" in België te registreren werd het toestel in 1990 in Luxemburg geregistreerd als LX-DKT. De nieuwe Luxemburgs-Belgische maatschappij "Legend-Air" gesponsord door "Diners Club", stelde zich tot doel nostalgische promotie-vluchten aan te bieden en de geschiedenis van de luchtvaart te promoten.

In juli 1992, in een hevige storm op het vliegveld van Oostende, werd tegen een B-707 geblazen. Er was geen geld voor de herstelling en het toestel was geïmmobiliseerd en door Justitie "aan de ketting gelegd".

Petite historique de l'appareil

L'appareil quitte l'usine de la «Douglas Company» en septembre 1943 avec le numéro de construction 42-24391. Il est livré comme C-47 Skytrain (version militaire du DC-3) à l'«AAF» (Army Air Forces) de l'armée américaine (le USAF n'est établi qu'en 1947).



Du mois d'octobre 1943 jusqu'au mois d'août 1944, l'appareil est en service au 8th TCS (Troop Carrier Squadron) du 12th Air Force stationné en Algérie et en Italie. En avril 1946, l'avion est rayé du l'inventaire de l'AAF.

En août 1948 il est enregistré en France comme F-BEIG et au nom de la République Française. L'appareil est mis dans la flotte du «Secrétariat Général de l'Aviation Civile» (SGAC) où à partir de 1952 il est utilisé comme avion de calibrage des installations de navigation en France et en Afrique.

En 1978, l'avion est vendu à monsieur Audray qui le loue consécutivement à la compagnie «Bretagne Air Service» et à la société «Normandie Aero Services». Après c'est «Stellair» qui se procure l'avion et le baptisait «Le Petit Prince» en mémoire du pilote-écrivain Antoine de Saint Exupéry en 1985.

En 1989 le DC-3 est acheté en France par un groupe belge de Dakota-freaks et de pilotes. Le chef du groupe était Freddy Van Dyck. Durant une longue période l'avion reste immobilisé à Zaventem avec comme but de le peindre dans les couleurs de la SABENA 1956 avec l'immatriculation OO-AUL. Parce qu'il était très difficile de régistrer cet "old timer" en Belgique, l'appareil a été enregistré LX-DKT au Luxembourg en 1990. La nouvelle société Belgo-Luxembourgeoise «Legend Air», sponsorisé «Diners Club», avait pour but d'offrir des vols «nostalgiques» et de promouvoir l'histoire de l'aviation.

En juillet 1992, sur l'aérodrome d'Ostende, le DC-3 est projeté contre un B-707 pendant une grosse tempête. Il n'y pas l'argent pour réparer les dégâts et l'avions restait immobilisé et était sous scellés par la Justice.

“The Grizzly story” (3)

I. Waarom liep het programma A400M drie jaar vertraging op?

Door Axel Vermeesch - Vertaling Jos Ackermans

Op vrijdag 11 december 2009 steeg de Airbus A400M MSN-001 op in Sevilla voor de eerste vlucht, drie jaar later dan gepland!

Van bij het begin droeg het contract de “kiemen van de erfzonde” in zich die gevolgen zullen hebben in alle stadia van de ontwikkeling van het vliegtuig. Het ging om een bestelling van 180 toestellen voor de luchtmachten van zeven landen! Maar ieder van hen stelde zijn eigen eisen, onder meer over de verdeling van de werklast (iedereen wilde immers zijn deel van de industriële taart) en de “timing”. Men wilde tot drie keer minder tijd besteden aan dit programma dan het gemiddelde dat tot nu toe

aanvaard wordt voor het ontwikkelen van een nieuw vliegtuig. Deze gok was riskant omdat de A400M ontworpen is van op een blanco blad: romp, avionics, motor: alles is nieuw! Er waren ten minste drie kritische punten: uiteenlopende eisen, veralgemeende vernieuwingen, en compatibiliteit met de burgerluchtvaart.

De TP400-D6, een enorme turboprop van 11.000 pk (8.200 kW), vloog voor het eerst op 17 december 2008 op een C-130 Hercules en wel met vijftien maanden vertraging! Zijn ontwikkeling werd uiteindelijk, en tegen het advies in van Airbus en blijkbaar onder politieke druk, toevertrouwd aan een consortium van Europese ontwikkelaars (EuroProp die het Britse Rolls-Royce, het Franse Snecma, het Duitse MTU en het Spaanse ITP groepeerde voor) die nog nooit op deze schaal samenwerkten.

Tekenend voor de problemen met de motor TP400-D6 (en dus van de A400M), is dat het dossier FADEC (Full Authority Digital Engine Control) of digitale controlesysteem voor motoren een hele roman is. Dit geheel van computer-software dat de motor moet besturen werd toevertrouwd aan



I. Pourquoi le programme A400M a-t-il un retard de trois ans?

Par Axel Vermeesch

Vendredi le 11 décembre 2009, l'Airbus A400M MSN-001 décollait de Séville pour le premier vol, trois ans plus tard que prévu!

Dès le début, le contrat porte en lui le péché originel dont les effets vont se propager à tous les stades du développement de l'avion. La commande concerne 180 avions destinées aux armées de l'air de sept pays! Or, chacun a ses exigences, en particulier quant au partage du plan de charge (chacun veut sa part du gâteau industriel) ou encore le «timing». On veut lui consacrer trois fois moins de temps que la moyenne observée jusque-là pour ce type de programme.



Ce pari est d'autant plus risqué que l'A400M est conçu à partir d'une feuille blanche: cellule, avionique, moteur: tout est nouveau! Il y avait au moins trois aspects critiques: innovations généralisées, divergence des demandes et compatibilité civile.

Le TP400-D6, énorme turbopropulseur de 11.000 ch (8.200 kW), a

volé pour la première fois le 17 décembre 2008 sur un avion C-130 Hercules et avec quinze mois de retard. Son développement a été finalement confié, contre l'avis d'Airbus et sous pressions politiques semble-t-il, à un consortium de motoristes européens (EuroProp qui regroupe, le britannique Rolls-Royce, le français Snecma, l'allemand MTU et l'espagnol ITP) qui n'ont jamais travaillé ensemble à cette échelle.

Emblématique des soucis subis par le moteur TP400-D6 (et de l'A400M), le dossier FADEC (Full Authority Digital Engine Control) ou système numérique de régulation des moteurs, est tout un roman. Cet ensemble ordinateur-logiciel chargé de piloter le moteur a été confié à l'allemand

de Duitse MTU. Deze motorbouwer heeft de grootste moeite om het burgerlijke certificeringsproces te beheersen, dat getekend wordt door een duizelingwekkende complexiteit: het programma bevat 275.000 instructies, drie keer meer dan voor de A330!

Maar de motor is niet het enige enige probleem, de te ambitieuze luchtvaart-elektronica werd ook met grote problemen geconfronteerd. Bepaalde elementen, zoals

het "Terrain Reference Navigation System", een methode die de positie van het vliegtuig berekent op basis van digitale kaarten om op die manier het gebruik van de Amerikaanse GPS te kunnen vermijden. De ontwikkeling van dit voor Europa totaal nieuwe navigatiesysteem verloopt zeer traag en zou kunnen opgegeven worden.

Ook stoot de certificatie van dit militair vliegtuig door de "European Aviation Safety Agency" (EASA), verantwoordelijk voor het verifiëren van de veiligheid van burgervliegtuigen,

maar zonder militaire equivalentie, op een groot aantal moeilijkheden. De burgercertificatie, waartoe besloten werd opdat de A400M de luchtcorridors zou kunnen volgen zonder de uitzonderingen die vandaag toegekend worden aan militaire transporttoestellen. Dit heeft de taak van de ingenieurs bemoeilijkt, omdat het leidt tot een grotere complexiteit en een zwaarder vliegtuig. Deze vicieuze cirkel legt uiteindelijk een hypotheek op de certificatie! Deze ongeziene inmenging van burgerinstanties in de militaire sector veroorzaakt veel hoofdbrekens. Zo wordt een militair transportvliegtuig achteraan steeds voorzien van een laadklep die het mogelijk maakt in vlucht ladingen of parachutisten te droppen. Maar dit betekent dat het toestel gedepressuriseerd moet kunnen worden, wat ondenkbaar en onaanvaardbaar is in burgervliegtuigen!

(Bron: numéro hors série «Spécial Aviation 2009» de Science & Vie)

II. "A400M update"

door Mike Arren

December

- Grizzly-4 voerde op 20 december 2010 zijn eerste vlucht (5u10) uit vanaf Sevilla met een startgewicht van 130 ton. Grizzly-4 zal voornamelijk gebruikt worden voor cargo- en "air-to-air refuelling" tests. Van december 2009 tot eind 2010 werden ongeveer 1.000 uren gevlogen over 300 testvluchten.



MTU. Mais le motoriste a le plus grand mal à maîtriser le processus de certification civile, accentué par une complexité hallucinante: le programme comprend 275.000 instructions, trois fois plus que pour l'A330!

Mais la motorisation n'est pas seule en cause: l'avionique, trop ambitieuse, s'est heurtée aussi à de gros problèmes, au point que certains des éléments prévus, comme le "Terrain Reference Navigation System", un procédé qui

calcule la position de l'avion par rapport à des cartes numériques pour éviter le recours au GPS américain. Pour l'Europe, le développement de ce système de navigation est complètement nouveau se déroule très lentement et pourrait être abandonné.

Enfin, la certification de cet appareil militaire par le "European Aviation Safety Agency"

(EASA), chargée de vérifier la sécurité des avions civils, sans équivalent militaire, se heurte à de nombreuses difficultés. Décidée pour que l'A400M puisse emprunter les couloirs aériens sans les dérogations accordées aujourd'hui aux modèles de transport militaire, la certification civile a compliqué la tâche des ingénieurs, conduisant à une complexification et à un alourdissement de l'avion. Cercle vicieux conduisant à hypothéquer la certification! Cet empiètement inédit du civil dans le militaire s'est révélé un casse-tête. Ainsi, un transport militaire est toujours doté à l'arrière du fuselage d'une rampe qui permet, en vol, de larguer charges ou parachutistes. Mais qui implique une dépressurisation, ce qui est impensable et inacceptable sur un appareil civil.

(Source: numéro hors série «Spécial Aviation 2009» de Science & Vie)

II. "A400M update"

par Mike Arren

Traduction de M. Mandl

Décembre



- Grizzly-4 a effectué son premier vol le 20 décembre 2010 (5h10) au départ de Séville avec une charge totale de 130 tonnes. Grizzly-4 sera essentiellement utilisé pour des essais cargo et "air-to-air refuelling". 300 vols d'essai et environ un millier d'heures ont été effectués de décembre 2009 à la fin 2010.

Januari

- In het kader van de hervorming van de Bundeswehr, besliste de Duitse regering de vloot A400M verder te verminderen naar 40 toestellen. Dertien van de bestelde A400M zullen doorverkocht worden nadat EADS deze heeft teruggenomen van de Luftwaffe.

Februari

- Grizzly-2 onderging in Kiruna (Zweden) een serie motor- en andere testen bij temperaturen onder de 20°C.

- Met een reeks "dry-contacts" met een VC-10 tanker van de RAF begon de Grizzly-1 in Toulouse aan het testprogramma om te tanken in de lucht. De informatie hierbij verzameld zal worden gebruikt om Grizzly-4 klaar te maken voor testen waarbij er brandstof in volle vlucht zal worden overgeheveld naar de A400M.

Maart

- Het vereiste aantal gesimuleerde vlucht-cycli met frame MSN5001 werd bereikt om de civiele certificatie van het European Aviation Safety Agency (EASA) voor de A400M te bekomen. MSN5001 werd onderworpen aan 1665 cycli, ofwel vijf maal het maximum vluchten dat de A400M in operationele dienst op jaarbasis zal presteren.

Op het einde van dit testprogramma zal MSN5001 tegen half 2012 25.000 vluchten, ofwel 2,5 maal de levensduur van de A400M, hebben ondergaan.

- Het groen licht werd gegeven voor het begin van de serieproductie. De eerste vier productietoestellen worden in 2012 gebouwd en het productietempo zal geleidelijk worden opgedreven tot 2,5 vliegtuigen per maand tegen eind 2015.

- Europrop International (EPI) verwacht met serieproductie van de motor te kunnen beginnen vanaf april 2012. Softwarepakketten voor het "Full Authority Digital Engine Control" (FADEC) systeem die volledig functioneel werden op twee prototypes aangebracht waardoor de civiele en militaire certificatie van het systeem kan worden verwacht eind 2011.

Janvier

- À la suite de la restructuration de la Bundeswehr, le Gouvernement allemand a décidé de réduire sa flotte A400M à 40 appareils. Les treize A400M excédentaires seront revendus.

Février

- Grizzly-2 a subi différents tests, notamment des essais de moteur, dans le nord de la Suède à des températures de moins 20°C.

- Grizzly-1 a débuté à Toulouse le programme d'essai de ravitaillement en vol par des "dry-contacts" avec un VC-10 tanker de la RAF. Les informations ainsi rassemblées permettront à Grizzly-4 d'effectuer en plein vol les essais de transfert de carburant vers l'A400M.

Mars

- Le nombre de cycles de vol simulés de la cellule MSN5001 nécessaire pour l'obtention de la certification civile de l'A400M par l'EASA- European Aviation Safety Agency a été atteint. La cellule MSN5001 a été soumise à 1.665 cycles, soit cinq fois le nombre maximum de vols que l'A400M effectuera annuellement en service opérationnel. À la fin du programme d'essai, mi-2012, la cellule MSN5001 aura effectuée 25.000 vols, soit deux fois et demi la durée de vie de l'A400M.

- Le feu vert a été donné pour entamer la série de production. Les quatre premiers appareils de production seront construits au courant de 2012. La cadence de production va atteindre progressivement 2,5 avions par mois vers la fin 2015.

- Europrop International (EPI) prévoit la production en série du moteur à partir du mois d'avril 2012. Le logiciel du système FADEC-Full Authority Digital Engine Control a été installé sur deux prototypes. La certification civile et militaire du système devrait ainsi intervenir d'ici la fin 2011.



Dakota sprak met commandant Philippe Antoine

Vertaling door A. Vermeesch

In januari 2011, iets meer dan een jaar nadat de Airbus A-330 door de 15 Wing in gebruik genomen werd, sprak onze redacteur Axel Vermeesch met boordcommandant Philippe Antoine over het moeilijke begin en de inzet van dit fantastische vliegtuig.

Commandant vlieger P. Antoine kwam toe in de 15 Wing in januari 1999 en vloog achtereenvolgens op C-130, Falcon DA-20 en Airbus A-310.

Waar werden de bemanningen voor de A-330 opgeleid?

Er werden acht piloten gevormd in twee groepen van vier met twee maanden interval. De ik maakte deel uit van de eerste groep die opgeleid werd van augustus

tot oktober 2009 in Madrid bij de maatschappij CEI. Het eerste gedeelte bestond vooral uit theorie of CBT (computer based training). Daarna gingen we op de vluchtsimulator van CEI in Brussel, in de vroegere Sabena Flight Academy die opgekocht werd door CEI. Op de vluchtsimulator voerden we acht sessies uit en na de testsessie kregen we de kwalificatie A-330. De cockpit van de A-330 is zeer verschillend van deze van de A-310 omdat de A-330 een vliegtuig is van de "fly by wire" generatie.

De cabine van de A-310 daarentegen toont groter gelijkens vertoont met die van de A-330. Omdat ons cabinepersoneel reeds gekwalificeerd was op de

Airbus A-310 duurde hun vorming niet lang. Zij werden in Brussel gevormd door de Portugese maatschappij Hifly. Gedurende de maanden november en december 2009, werden een tiental oefenvluchten uitgevoerd om de bemanningen toe te laten zich te kwalificeren; al deze vluchten verliepen zonder problemen!

Hoe verliep de voorstelling van de A-330 aan de pers?

De voorstelling gebeurde op 19 november 2009 in aanwezigheid van de minister van Defensie P. De Crem, journalisten en enkele militaire autoriteiten. Ik was aangeduid als boordcommandant. We vertrokken op 6.000 voet eerst richting de kust om daarna te klimmen naar 20.000 voet voor een interceptie door F-16's in de zone van Florennes. Gedurende de vlucht prees minister p. De Crem vooral de bedrijfszekerheid van het toestel aan.

Dakota s'est entretenu avec le commandant Philippe Antoine

En janvier 2011, un peu plus d'un an après la mise en œuvre de l'Airbus A-330 au 15 Wing, notre rédacteur Axel Vermeesch s'est entretenu avec le commandant de bord Philippe Antoine. Ils ont couvert les débuts difficiles et l'utilisation de cet avion fantastique.

Le commandant aviateur P. Antoine est arrivé au 15 Wing en janvier 1999 et y a volé successivement sur C-130, Falcon DA-20 et Airbus A-310.

Où les équipages ont-ils été formés sur A-330?

Huit pilotes ont été formés en deux groupes de quatre pilotes avec un intervalle de deux mois. Je faisais partie du premier groupe qui a été formé d'août à octobre 2009 à Madrid auprès de la société CAE.



La première partie comprenait surtout de la théorie et des CBT (computer based training). Nous avons ensuite rejoint le simulateur de vol de CAE à Bruxelles, dans l'ancienne Sabena Flight Academy qui a été rachetée par CAE. Nous avons effectué huit sessions sur le simulateur de vol et après une session de test, nous avons obtenu notre qualification A-330. Le cockpit de l'A-330 est assez différent de celui de l'A-310 parce que le premier est un avion de la génération «fly by wire».

Par contre, la cabine de l'A-310 montre de grandes similitudes avec celles de l'A-330. Comme notre personnel de cabine était déjà qualifié sur Airbus A-310, sa formation n'a pas été très longue. Ils ont été formés à Bruxelles par la société portugaise Hifly.

Pendant les mois de novembre et décembre 2009, une dizaine de vols d'entraînements ont été effectués afin de

Na een kleine twee uur landden we terug op Melsbroek. Iedereen leek zeer tevreden.

De bedrijfszekerheid van het vliegtuig leek niet zo hoog te zijn als de minister dacht; waren er niet heel wat problemen in de eerste maanden?

De eerste operationele vlucht in december 2009 ging naar Washington DC en verliep zonder problemen en dus sprak er ook niemand over. Op 19 december 2009 moest de A-330 premier Y. Leterme en minister P. De Crem naar Dusjanbe (Tadzjikistan) brengen voor een kerstbezoek aan de Belgische militairen in Afghanistan. Zij waren vergezeld



van enkele medewerkers en van talrijke journalisten. Bij het vertrek te Melsbroek werd een brandstoflek vastgesteld op een motor waardoor het vliegtuig niet kon vertrekken. Gezien er journalisten mee waren werd het probleem in de media uitgesmeerd. Het gezelschap vertrok enkele uren later met de resterende Airbus A-310.

Op 28 december 2009 stond het vliegtuig alweer vertrekkenklaar voor Dusjanbe met 39 militairen en vracht voor Afghanistan. Bij het trekken van het toestel naar de "taxi way" door Avia Partner raakte het met het linker landingsgestel van de baan. De wielen aan de linker kant zakten tot aan de as in de natte grond. De passagiers moesten uitstappen en de benzine werd van de linker naar de rechter vleugel gepompt opdat het toestel niet nog dieper zou zakken in de modder. Omdat de motoren bij het taxiën over het gras hangen bestaat er een risico dat er vreemde voorwerpen ingezogen worden; daarom worden de motoren pas gestart als het vliegtuig op het platform van de startbaan staat. Hifly en Defensie wisten van bij het begin dat de parking en "taxi ways" van Melsbroek niet geschikt zijn voor een A-330. Op 30 december stuurde Hifly een Airbus A-310 in de kleuren van "Oman Air" naar Melsbroek als vervangingstoestel voor de A-330 die ondertussen uit zijn benarde positie gehaald was en een grondige inspectie van het landingsgestel kreeg. Op maandag 4 januari 2010 stond ik met mijn bemanning opnieuw klaar voor een vlucht naar Dusjanbe met ISAF-troepen. Na het opstijgen kon het landingsgestel niet opgetrokken worden, als gevolg van een beschadigde micro-switch aan het neuswiel.

Er moest een paar uur rondgevlogen worden om brandstof te verbruiken om tot het toelaatbare landingsgewicht te komen en veilig terug te landen op Melsbroek.

permettre aux équipages de se qualifier. Tous ses vols se sont déroulés sans problème!

Comment s'est déroulée la présentation de l'A-330 à la presse?

La présentation a eu lieu le 19 novembre 2009 en présence du ministre de la Défense P. De Crem, de journalistes et de quelques autorités militaires. J'étais désigné comme commandant de bord. A 6.000 pieds, nous avons initialement pris la direction de la côte. Nous sommes ensuite montés vers 20.000 pieds pour une interception par des F-16 dans la zone de Florennes. Pendant le vol le ministre P. De Crem a surtout mis en avant la fiabilité de l'appareil. Après un peu moins de deux heures, nous atterrissions à nouveau à Melsbroek. Chacun semblait satisfait.

La fiabilité de l'avion ne semblait être pas si haute qu'imaginée par le ministre; n'y a-t'il pas eu pas mal de problèmes les premiers mois?

Le premier vol opérationnel en décembre 2009 était à destination de Washington et s'est déroulé sans problème. Personne n'en a donc parlé. Le 19 décembre 2009, l'A-330 devait amener le premier ministre Y. Leterme et le ministre P. De Crem à Douchanbé (Tadjikistan) pour une visite de Noël aux militaires belges en Afghanistan. Ils étaient accompagnés par quelques collaborateurs et de nombreux journalistes.

Au départ de Melsbroek, nous avons constaté une fuite de carburant sur un moteur et l'avion n'a donc pas pu décoller. Comme il y avait des journalistes, le problème s'est répandu dans les médias. Les passagers sont partis quelques heures plus tard à bord de l'A-310 restant.

Le 28 décembre 2009, l'avion était à nouveau prêt pour Douchanbé avec 39 militaires et de fret pour l'Afghanistan. Pendant le remorquage de l'avion vers le «taxi way» par une société civile de «handling», le train d'atterrissage gauche est sorti de la bande de roulage. Les roues de gauche se sont enfoncées dans le sol mouillé jusqu'à l'axe. Les passagers ont dû débarquer et le carburant a été pompé depuis le côté gauche vers l'aile droite afin d'éviter que l'avion ne s'enfonce encore plus dans la boue. Comme



pendant le taxi, les moteurs pendent au-dessus de la pelouse, un risque d'ingestion d'objets étrangers n'est pas à écarter. C'est pourquoi les moteurs ne sont démarrés



's Anderendaags gingen de militairen voor de tweede keer aan boord voor hun vertrek naar Dusjanbe, maar alweer van een Hifly vervangingsvliegtuig A-310. Deze panne was het gevolg van het incident met het landingsgestel op 28 december. Daarna kende het vliegtuig geen technische problemen meer.

De A-330 van Belgische Defensie vliegt onder een Portugese registratie. Brengt dat geen problemen met zich?

Neen, dat stelt geen problemen, maar heeft wel enkele implicaties. Alle piloten moeten een burgerlijke licentie hebben, omdat het toestel onder controle staat van de Portugese burgerlijke luchtvaartadministratie. Wij moeten dus alle reglementen van de burgerluchtvaart volgen. Wat enigszins ingewikkeld is, is het feit dat wij onderworpen zijn aan de "operation manuals" van de maatschappij Hifly en terzelfder tijd ook aan de militaire regels, wat betekent dat wij de meest restrictieve van de twee moeten toepassen.

Worden onze A-330 bemanningen begeleid door personeel van Hifly?

Inderdaad, dit is voorzien in de burgerlijke reglementen. Gedurende een periode van zes maanden ongeveer. Piloten die hun kwalificatie behaalden moeten 150 vluchten uitvoeren in aanwezigheid van een vlieginstructeur A-330. Deze periode is nu voor ons voorbij. Persoonlijk vloog ik voor het eerst met een zuiver Belgische militaire bemanning op 13 juli 2010. Eenmaal per jaar komt een instructeur Hifly ons een "proficiency check" in vlucht afnemen, een test om te zien of wij nog voldoen aan alle vereisten van de maatschappij Hifly.

Wat vindt u dat het A-330 leasecontract en het verder leasen aan derden?

Persoonlijk vind ik dat Defensie een goed contract afsloot met de Franse maatschappij AVICO. Het contract en loopt voorlopig nog tot eind 2012. Indien Defensie het toestel een tijd lang niet nodig heeft, bestaat de mogelijkheid dat AVICO het doorverhuurd aan een andere klanten dan Defensie. Indien dat het

que quand l'avion se trouve sur la plateforme de la piste d'atterrissage.

Hifly et la Défense savaient dès le départ qu'une partie des «taxi way» de Melsbroek ne conviennent pas pour un A-330. Le 30 décembre, Hifly a convoyé un Airbus A-310 aux couleurs d'«Oman Air» vers Melsbroek en remplacement de l'A-330 qui, entretemps, était tiré de sa périlleuse position et subissait une inspection approfondie du train d'atterrissage.

Le 4 janvier 2010, j'étais avec mon équipage à nouveau prêt pour un vol vers Douchanbé avec des troupes ISAF. Après le décollage, le train d'atterrissage n'a pas pu être rentré suite à un problème de micro-switch endommagé à la roue de nez.

Il a fallu voler en rond pendant quelques heures pour consommer du carburant et atteindre ainsi le poids autorisé à l'atterrissage et revenir à Melsbroek en sécurité. Le lendemain, les militaires ont embarqué pour la deuxième fois pour leur départ vers Douchanbé mais à nouveau à bord d'un avion A-310 de remplacement de Hifly. Cette panne était une conséquence de l'embourbement du 28 décembre. Par la suite, cet avion n'a plus connu d'ennuis techniques sérieux.

L'A-330 de la Défense Belge vole sous immatriculation portugaise. Ceci ne pose-t-il pas de problème?

Non, ceci ne pose aucun problème, mais il y a par contre des implications. Comme l'avion est sous le contrôle de l'administration de l'aéronautique civile portugaise, tous les pilotes doivent disposer d'une licence civile. Nous devons donc observer tous les règlements de l'aéronautique civile. Ce qui est un peu délicat, est le fait que nous soyons soumis au manuel d'opération de la société Hifly mais en même temps, aussi à la réglementation militaire, ce qui veut dire que nous devons appliquer la plus restrictive des deux.

Nos équipages A-330 sont-ils accompagnés par du personnel Hifly?

En effet et c'est prévu dans les réglementations civiles pour une période de six mois environs. Les pilotes qui ont obtenu leur qualification doivent effectuer 150 heures de vol en présence d'un instructeur en vol A-330. Cette période est pour nous maintenant révolue. J'ai personnellement effectué mon premier vol dans un équipage purement



geval is, wordt het gevlogen door personeel van Hifly. Dat gebeurde reeds in de voorbije zomer om passagiers van Brussels Airlines op te halen in Senegal. Het toestel werd ook reeds ingehuurd door het ministerie van Defensie van het Verenigd Koninkrijk. Voor het uitvoeren van deze opdrachten werd de benaming "Belgian Air Force" op de romp verwijderd om er, jammer genoeg, daarna niet meer op te verschijnen!

De A-330 moet het werk van de twee oude A-310's doen: een utopie?

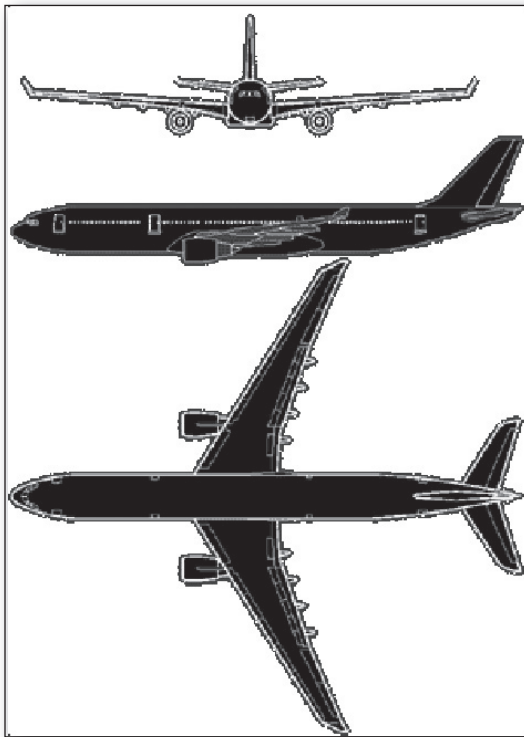
Neen, het is zeker geen utopie. Het gaat in feite om meer dan dat ene vliegtuig. Bij defecten of geplande inspecties verzekert het contract dat AVICO binnen een zeer korte tijd een reserve vliegtuig bezorgt om de opdrachten van Defensie toch te kunnen uitvoeren. Dat gebeurde in het voorbije jaar reeds enkele keren. Zelf nam ik deel aan een humanitaire opdracht met een A-340 naar Chili, na de zware aardbeving in februari 2010. Het toestel was een vervangtoestel voor onze A-330.

Het spreekt vanzelf dat er meer nauwkeurige coördinatie van de opdrachten nodig is met één toestel beschikbaar in plaats van twee. Het "Airlift Control and Coordination Center" (ACCC) van Defensie is zich daar zeer goed van bewust. Daarenboven kan nu ook beroep gedaan worden op transportvliegtuigen van de deelnemende landen in het "European Air Transport Command" (EATC).

Toen de twee A-310's nog operationeel waren werd er met beide toestellen samen ongeveer 1.200 tot 1.500 uren per jaar gevlogen. Met de A-330 en zijn vier bemanningen (en de contractuele voorzieningen) is het zeker mogelijk evenveel vluchten per jaar te presteren. In de burgerluchtvaart presteert één bemanning gemiddeld 700 vliegreuren per jaar, en wij hebben vier bemanningen!

De A-330 wordt zeer intensief ingezet naar Dusjanbe (Tadzjikistan) bij iedere aflossing van de Belgische ISAF-troepen. Waarom vliegt de A-330 niet direct naar Afghanistan en moeten twee C-130's vliegen tussen Dusjanbe en de vliegvelden van Afghanistan?

Het is juist dat wij veel vluchten uitvoeren naar Tadzjikistan, maar ook naar Kinshasa en de Verenigde Staten van Amerika. Neen, de vluchten naar Dusjanbe



belge le 13 juillet 2010. Une fois l'an, un instructeur Hifly vient pour nous faire passer un «proficiency check» en vol, un test pour évaluer si nous répondons encore à toutes les exigences de la société Hifly.

Que pensez-vous du contrat de leasing A-330 et le leasing subséquent à des tiers?

Je trouve personnellement que la Défense a conclu un bon contrat avec la société française AVICO. Le contrat court actuellement jusque fin 2012. Si la Défense n'a pas besoin de l'avion pendant un certain temps, AVICO peut le relouer à d'autres clients que la Défense. Dans ce cas, l'avion est volé par du personnel Hifly. Ceci a été le cas l'été dernier pour aller rechercher des passagers de Brussels Airlines au Sénégal. L'avion a aussi déjà été reloué par le ministère de la Défense du Royaume-Uni. Pour l'exécution

de ces missions, l'appellation «Belgian Air Force» sur la carlingue a été effacé pour, malheureusement, ensuite ne plus réapparaître!

L'A-330 doit effectuer la tâche des deux anciens A-310: une utopie?

Non, ce n'est certainement pas une utopie. Il s'agit en fait de plus qu'un seul avion. Lors de pannes ou d'entretiens programmés, le contrat garantit qu'AVICO fournisse un avion de remplacement dans un bref délai afin de pouvoir quand même effectuer les missions de la Défense. L'an passé, ceci s'est produit à plusieurs reprises. J'ai moi-même effectué une mission humanitaire en A-340 vers le Chili, après l'important tremblement de terre de février 2010. L'avion était en remplacement de notre A-330.

Il est clair qu'une coordination plus étroite des missions est nécessaire avec un seul avion disponible à la place de deux. L'«Airlift Control and Coordination Center» (ACCC) de la Défense en est bien consciente. De plus, nous pouvons maintenant encore faire appel à des avions

de transport des pays participants à l'«European Air Transport Command» (EATC).

Quand les deux A-310 étaient encore opérationnels, nous effectuions pour les deux avions environs 1.200 à 1.500 heures de vol par an. Avec l'A-330 et quatre équipages (tenant compte aussi des dispositions contractuelles) il est certainement possible d'effectuer le même nombre d'heures de vol par an. Dans l'aviation civile un équipage preste



zijn voor de bemanningen niet te vermoeiend. Een vlucht heen of terug verondersteld een werkdag van een twaalf uur, steeds gevolgd door een rustperiode van een vijftien uur in een hotel. Ons werk zal gevoelig verminderen moest België beslissen niet langer deel te nemen aan ISAF. Onze C-130's beschikken over een zelfbeschermingssysteem tegen grond-lucht geschut, daarom vervoeren zij de troepen tussen Dusjanbe en Afghanistan.

U vloog met ons vorstenpaar naar Kinshasa voor de viering van 50 jaar onafhankelijkheid. Is alles toen goed verlopen?

Inderdaad, de heenvlucht op 28 juni verliep vlekkeloos. De bemanning heeft niet kunnen deelnemen aan de feestelijkheden, maar bleef twee dagen "stand by" in het hotel om eventueel een spoedige terugkeer naar België te verzekeren indien nodig. Wij bekeken de militaire parade op televisie!

Is het vliegtuig A-330 niet te groot voor de behoeften van Defensie?

Hier spelen verschillende aspecten. Het is een feit dat het vliegtuig wat te groot is voor de infrastructuur waarover de 15 Wing beschikt. Ook voor de dagelijkse behoeften van Defensie is het toestel te groot. Maar voor Defensie komt het er ook op aan om op het juiste moment over het juiste toestel te beschikken, en in die zin vind ik de A-330 voor Defensie gerechtvaardigd. Een crisis in Afrika of in Afghanistan kan nooit uitgesloten worden. Ook bij de hulpverlening na de aardbeving in Haïti bewees de A-330 zijn nut, door het B-FAST en met ongeveer tweemaal de lading van een A-310 naar daar te vliegen!

Ik kan niet zeggen dat het vliegtuig te groot is voor Defensie, dat hangt af van de opdrachten waarvoor Defensie gesteld wordt. In het verleden heeft Defensie genoeg ervaring opgedaan om het gebruik van dergelijk groot vliegtuig te kunnen verantwoorden: Congo, Rwanda, Somalië.

Nog een zeer persoonlijk vraag. Welke is uw mooiste en uw moeilijkste moment sedert u boordbevelhebber A-330 bent?

De eerste zending naar Haïti in januari 2010 was terzelfder tijd een van de moeilijkste en mooiste momenten die ik tot nog toe met de A-330 mocht beleven. Wij waren het vierde vliegtuig dat in Port-au-Prince landde. Eens geland, waren alle kwaliteiten van de bemanning noodzakelijk om te plannen, te anticiperen en te improviseren. Het personeel van Hifly dat ons op die zending vergezelde heeft ons dan ook gefeliciteerd.

en moyenne 700 heures de vol par an, et nous avons quatre équipages!

L'A-330 est mis en œuvre de manière intensive vers Douchanbé (Tadjikistan) à chaque relève des troupes belges de l'ISAF. Pourquoi l'A-330 ne vole-t-il pas directement vers l'Afghanistan nécessitant actuellement deux C-130 entre Douchanbé et les aéroports en Afghanistan?

Il est vrai que nous effectuons beaucoup de vol vers le Tadjikistan, mais aussi vers Kinshasa et les Etats-Unis d'Amérique. Non, les vols vers Douchanbé ne sont pas fatigants pour les équipages. Chaque vol, l'aller comme le retour, constitue une journée de travail d'une douzaine d'heures, toujours suivie par une période de repos d'une quinzaine d'heures à l'hôtel. Nos C-130's sont équipés d'un système d'auto-protection contre les armes sol-air; c'est pourquoi ils transportent nos troupes entre Douchanbé et l'Afghanistan.

Vous avez effectué la mission avec le couple royal vers Kinshasa à l'occasion du jubilé de l'indépendance. Tout c'est-il bien passé?

En effet, le vol à l'aller s'est passé sans encombre. L'équipage n'a pas pu participer aux festivités mais il est resté en «stand by» deux jours à l'hôtel afin d'assurer un éventuel retour urgent vers la Belgique si nécessaire. Nous avons suivi le défilé militaire à la télévision!

L'A-330 n'est-il pas trop grand pour les besoins de la Défense?

Différents aspect doivent être considérés ici. Il est un fait que l'avion est un peu trop grand pour une partie de l'infrastructure dont dispose le 15 Wing. De même pour le besoins quotidiens de la Défense, l'avion est trop grand. Mais la Défense doit pouvoir disposer de l'appareil adéquat au moment opportun, et dans ce sens, je trouve que l'A-330 est justifié pour la Défense. Une crise en Afrique ou en Afghanistan ne peut jamais être écartée. De même, lors de l'aide humanitaire après le tremblement de terre en Haïti, l'A-330 a prouvé son utilité en acheminant le B-FAST et environs deux fois la charge d'un A-310!

Je ne peux pas affirmer que l'avion est trop grand pour la Défense, ceci dépend des missions qui sont confiées à cette dernière. L'expérience passée de la Défense est suffisante pour justifier la mise en œuvre d'avions lourds: le Congo, le Rwanda, la Somalie.

Encore une question très personnelle. Quelle est votre meilleure et la plus mauvaise expérience depuis que vous êtes commandant de bord A-330?

La première mission en Haïti en janvier 2010 a constitué en même temps un des moments les plus difficiles mais aussi un des plus beaux que j'avais pu vivre jusque là en A-330. Nous étions le quatrième avion à atterrir à Port-au-Prince. Après l'atterrissage il a fallu toutes les qualités de l'équipage pour planifier, anticiper et improviser.



15 Wing vandaag

Door Axel Vermeesch

Somalische "pirate 001" overgebracht naar België

Op 7 december 2010 vertrekt commandant A. Grosiell en zijn bemanning (piloot F. Detaille en vier "flight attendants" G. Geens, K. Regelbrugge, J. Van Bouwel en F. Vervaecke) naar de havenstad Mombassa in Kenia. Zijn Embraer ERJ-145 is uitgerust voor medische luchtvacuatie. In de vroege morgen van 10 december landt hij terug op Melsbroek met aan boord een ziek bemanningslid van het Belgisch fregat "Louise-Marie" en "pirate 001". De "Louise-Marie" neemt sinds oktober 2010 deel aan de operatie "Atalanta", de piratenjacht in de Golf van Aden.

De Somaliër Mohammed Omar Abdiwahab, alias "pirate 001" was samen met zes collega's door de "Louise-Marie" opgepakt voor de kust van Kenia op 29 november. Toen bleek dat hij betrokken was bij de kaping van de Belgische baggerboot "Pompei" in april 2009. De Belgische onderzoeksrechter verhoort hem op afstand en de "Louise-Marie" krijgt het bevel koers te zetten naar Mombassa waar de verdachte zal overgedragen worden aan de Belgische justitie en zal overgebracht worden naar België op 9 december. De vlucht naar Melsbroek ging via Djibouti, Luxor, Chania en Ancona. Piraat 001 verkeerde in opperbeste stemming, lachte de ganse vlucht iedereen toe en keek samen met de politieagenten naar een film. Op 19 december moest de "Louise-Marie" zijn zes collega's vrijlaten op de Somalische kust, terwijl de raadkamer in België de aanhouding van Abdiwahab verlengt. Dit zou kunnen uitmonden in het eerste Belgische piraterij-proces steunend op de nieuwe wet op de piraterij die van kracht is sedert 14 januari 2010.

Operatie Buta '65

Op vrijdag 17 december 2010 vertrok de Airbus A-330 naar Kinshasa (piloten S. Heyman en J-L De Beir). 's Anderendaags rond 17u30, landde het toestel reeds terug op Melsbroek met aan boord de 16 Belgische militairen die in de jungle van Oost-Congo tien dagen gezocht hebben naar het wrak van H-21B helikopter van de FATAC (Force Aérienne Tactique Congolaise).

Vijfenveertig jaar geleden, waren op zondag 27 juni 1965 uit Stanleystad drie Belgische FATAC-leden met een H-21B Piasecki helikopter naar Buta vertrokken om daar kloosterzusters op te halen die uit handen van de rebellen bevrijd waren. Zij zouden nooit meer terugkeren. Een uur na het opstijgen meldde de piloot zware regens die hem beletten door te vliegen. Verder werd nooit nog wat van het toestel of bemanning gehoord. Een dagenlange zoekactie vanuit de lucht door hun FATAC-metgezellen met helikopters en Dakota's bleef zonder resultaat. In 1969 werden de drie mannen officieel dood verklaard.

Le 15 Wing aujourd'hui

Par Axel Vermeesch

Traduction de M-C. et P. Buyse, G. Desmet et I. Hadermann

Le somalien, «pirate 001», transféré en Belgique

Le 7 décembre 2010, le commandant A. Grosiell et son équipage (pilote F. Detaille avec quatre «flight attendants» G. Geens, K. Regelbrugge, J. Van Bouwel et F. Vervaecke) décollent vers la ville maritime de Mombassa au Kenya. Leur Embraer ERJ-145 est équipé pour une évacuation médicale aérienne. Au petit matin du 10 décembre, il atterrit à nouveau à Melsbroek avec à son bord un membre malade de l'équipage de la frégate belge «Louise-Marie» ainsi que le pirate somalien 001. Le «Louise-Marie» participe depuis octobre 2010 à l'opération «Atalanta», la chasse aux pirates dans le Golfe d'Aden.

Le 29 novembre, le long de la côte, le somalien Mohammed Omer Abdiwahab, alias le «pirate 001», était pris avec six de ses acolytes par l'équipage du «Louise-Marie». Quand il s'avérait qu'il était impliqué en avril 2009 dans le détournement du navire belge le «Pompéi». Le juge d'instruction belge l'interroge à distance et le Louise-Marie reçoit instruction de mettre le cap sur Mombassa où le suspect sera remis aux mains de la Justice belge. Le 9 décembre il sera transféré vers la Belgique.

Le vol vers Melsbroek passait par Djibouti, Luxor, Chania et Ancona. Le Pirate 001

était d'excellente humeur: durant tout le vol il rigolait avec tout le monde et a regardé un film en présence des agents de police. Le 19 décembre le «Louise-Marie» devait libérer ses six acolytes sur la côte somalienne tandis qu'en Belgique la chambre d'accusation prolongeait l'arrestation d'Abdiwahab. Cette procédure pourrait déboucher sur le premier procès belge contre des pirates et serait fondée sur la nouvelle loi contre la piraterie en vigueur depuis le 14 janvier 2010.

Opération Buta '65

Le vendredi 17 décembre 2010, l'Airbus A-330 décollait pour Kinshasa (pilotes S. Heyman et J.-L. De Beir). L'appareil était déjà de retour à Melsbroek le lendemain vers 17H30 avec à son bord les 16 militaires belges qui, pendant dix jours, avaient été à la recherche de l'épave de l'hélicoptère H-21B de la FATAC (Force Aérienne Tactique Congolaise) dans la brousse du Congo oriental.

Il y a 45 ans, le dimanche 27 juin 1965, trois membres belges de la FATAC décollaient en hélicoptère Piasecki H-21B de Stanleyville vers Buta pour aller y chercher des religieuses qui venaient d'être libérées des mains des rebelles. L'équipage ne reviendrait plus jamais. Une heure après le décollage le pilote signalait des pluies très denses et il devenait impossible de poursuivre le vol. Après cette communication il n'y a plus eu aucune nouvelle ni de l'hélicoptère ni de son équipage. Durant de longues journées leurs compagnons de la FATAC les ont recherchés avec



Nieuwjaarsreceptie 15 Wing – Kort jaaroverzicht

Gedurende zijn toespraak op de nieuwjaarsreceptie op vrijdag 14 januari, gaf kolonel Bernard Masuy in het kort een overzicht van de prestaties van de wing.

Met meer dan 10.000 gepresteerde vliegreuren heeft de 15



Wing in 2010 steun geleverd aan alle eenheden in operatie zowel in Afghanistan, Libanon of in Kosovo. Gedurende het ganse jaar was een C-130 detachement ter beschikking gesteld van de "Mission de l'ONU pour la Stabilisation au Congo" (MONUSCO). Tevens werd daar verschillende keren een C-130 ingezet in steun van het Belgisch-Congolees "Programme Partenariat Militaire" (PPM). Op humanitair gebied leverde de wing steun aan Haïti na de aardbeving en aan het oorlogsgebied Oost-Congo.

Om de C-130-bemanningen operationeel te houden werd deelgenomen aan Red Flag in Alaska met twee C-130's, met drie C-130's aan "Advanced Airlift Tactical Training Course" in de Verenigde Staten en met vier toestellen aan de "Airlift Bloc Training" in Portugal.

De vliegtuigen van het 21 Smaldeel werden alweer veelvuldig ingezet ten voordele van de koninklijke familie, de Belgische en Luxemburgse regering, de NATO en de Europese Unie. De vernieuwde militaire luchthaven "Brussels Military Airport" behandelde ongeveer 41.000 passagiers en 700 VIP's, met als hoogtepunt de 8ste "Asia-Europe Meeting" in oktober.

Na de toespraak van de korpscommandant, werden drie cheques van 5.500 euro overhandigd aan de vertegenwoordigers van de NGO SOS Kinderdorpen, het Fonds voor weduwen en wezen van de Luchtmacht en de "International Multiple Sclerosis organization" (IMSO). Dit werd mede mogelijk gemaakt door de organisatie van de 13de editie van de "Indian Motor Day" waaraan 2.000 motorrijders deelnamen en de talrijke bezoekers aan de 15 Wing.

des hélicoptères et des Dakotas et ce, malheureusement, sans le moindre résultat positif. En 1969 les trois hommes étaient déclarés officiellement morts.

Réception de Nouvel An 15 Wing – Bilan de l'année

Lors de la réception du nouvel an qui se tenait le vendredi 14 janvier, le colonel Bernard Masuy, commandant de la base, donnait dans son discours, un bref aperçu des prestations du 15 Wing.

Avec plus de 10.000 heures de vol, le 15 Wing a fourni le support aux unités en opération en Afghanistan, au Liban et au Kosovo. Pendant toute l'année, un détachement C-130 a été mis à la disposition de la «Mission de l'ONU pour la Stabilisation au Congo» (MONUSCO). En même



temps, et plusieurs fois, un C-130 a épaulé le «Programme de Partenariat Militaire» (PPM) Belgo-Congolais. Sur le plan humanitaire, le wing apporté son aide après le tremblement de terre en Haïti et à la région en guerre du Congo Oriental.

Afin de maintenir les équipages opérationnels, le 15 Wing a participé à «Red Flag» en Alaska avec deux C-130, à l'«Advanced Airlift Tactical Training Course» aux Etats-Unis avec trois C-130 et enfin, quatre appareils ont participé à l'«Airlift Bloc Training» au Portugal.

Les avions de la 21 Escadrille étaient engagés pour la famille royale, les gouvernements belges et luxembourgeois, l'OTAN et l'Union Européenne et ce à maintes reprises. L'Aéroport militaire renouvelé et renommé «Brussels Military Airport» traitait à peu près 41.000 passagers, dont 700 VIPs, le point culminant étant le 8ième "Asia-Europe Meeting" au mois d'octobre.

Après le discours du commandant de la base, trois chèques de 5.500 euros chacun ont été remis aux délégués de l'ONG SOS Villages d'Enfants, le Fonds des Veuves et Orphelins de la Force Aérienne et l'«International Multiple Sclerosis Organization» (IMSO). Ceci était possible grâce aux 2.000 de la 13^e édition de l'«Indian Motor Day» et les nombreux visiteurs du 15 Wing.

Deux C-130 participant à l'exercice «Red Flag»

Du 20 janvier jusqu'au 4 février, deux C-130 de la 20 Escadrille ont participé à l'exercice «Red Flag» à Nellis AFB au Nevada. Le détachement du 15 Wing, sous le commandement du commandant Peter Wijffels, comprenait 26 militaires: deux équipages de six personnes et 15 membres du personnel d'appui.

Twee C-130's in de oefening "Red Flag"

Van 20 januari tot 4 februari namen twee C-130's van het 20 Smaldeel deel aan de oefening Red Flag vanaf Nellis AFB in Nevada. Het detachement van de 15 Wing, onder bevel van commandant Peter Wijffels, bestond uit 26 militairen: twee bemanningen van zes en 15 ondersteunend personeel.

Bemanningen C-130 nemen reeds enkele jaren deel aan deze oefening ingericht door de USAF waar in een realistisch oorlogsscenario gevlogen wordt. De laatste jaren is het scenario vooral afgestemd op Afghanistan en Irak.

Transportvliegtuigen, tankers, gevechtstoestellen en bommenwerpers oefenen samen met gevechtstroepen om een bepaalde bedreiging uit te schakelen of een specifiek doel te vernietigen. In totaal worden een tachtigtal vliegtuigen ingezet, de meeste uit de Verenigde



Staten, maar ook F-16's uit de Verenigde Arabische Emiraten.

De Belgische C-130's kregen een belangrijke rol om "special forces" met een stormlanding af te zetten, zodat de omgeving kon beveiligd worden en andere vliegtuigen konden landen. Verder brachten zij materieel aan voor de grondtroepen en brachten zij gevangen terroristen naar de plaats van ondervraging. Er werden materiaal Drops uitgevoerd met training bundels en personeel Drops (automatische opening en vrije val).

Commandant P. Wijffels: "Deze oefening is heel realistisch omdat de Amerikanen gevechtsvliegtuigen van het "agressor squadron" inzetten om de vijand te simuleren en omdat de omgeving, de bedreiging vanaf de grond en de vliegomstandigheden goed lijken op deze in Afghanistan. Red Flag stelt hoge eisen om er zeker van te zijn dat wij klaar zijn om de bestaande en ook de toekomstige bedreigingen aan te kunnen!".

Guinness World Record

Niettegenstaande koude, regen en wind, is er op zaterdag 26 februari veel volk in de 15 Wing. Op initiatief van studenten uit de Hogeschool Universiteit Brussel (HUB) en de vereniging "Blijf Actief" zou er een nieuw "Guinness

Des équipages C-130 participent déjà depuis plusieurs années à cet exercice organisé par la USAF et dans lequel les missions sont effectuées dans un environnement de guerre réaliste. Les dernières années ce scénario est surtout aligné sur l'Afghanistan et l'Irak.

Des avions de transport, des avions ravitailleurs, des chasseurs et des bombardiers s'entraînent avec des troupes de combat afin d'éliminer une menace bien déterminée ou d'éliminer un objectif spécifique. Au total quelques quatre-vingts avions étaient engagés, la plupart venant des Etats-Unis, mais également des F-16 des Emirats Arabes Unis.



Les C-130 belges ont reçu un objectif crucial consistant à déployer des «special forces» en effectuant un atterrissage d'assaut. Les abords ainsi sécurisés, d'autres avions pouvaient y atterrir sans

danger. Les C-130 ont aussi acheminé du matériel pour les troupes au sol et assuré le transport de prisonniers terroristes vers le lieu de leur interrogatoire. Des largages de matériel étaient effectués ainsi que le parachutage de troupes (ouvertures automatiques en chutes libres).

Le commandant P. Wijffels explique: «Cet exercice est très réaliste. En effet, les Américains utilisent des avions de l'«agressor squadron» pour simuler



l'ennemi et l'environnement, les menaces terrestres ainsi que les conditions de vol, ressemblent fortement à celui rencontré en Afghanistan. Red Flag fixe les exigences à un très haut niveau afin de s'assurer de notre aptitude à affronter les menaces actuelles et futures.

Guinness World Record

Malgré le froid, la pluie et du vent, il y avait beaucoup de monde au 15 Wing le samedi 26 février. A l'initiative des étudiants de la GEUB (Grande Ecole de l'Université de Bruxelles) et de l'association «Blijf Actief», un nouveau

World Record" gevestigd worden: "het zwaarste vliegtuig ooit 100 meter getrokken door een team van rolstoelgebruikers"!

Rond 15u30 stellen een zeventigtal rolstoelgebruikers zich op in drie rijen voor de C-130 Hercules CH-10. In aanwezigheid van een tiental TV-stations, vele journalisten en een vierhonderdtal sympathisanten en supporters wordt om 16u30 het startsein gegeven; de mastodont komt bijna onzichtbaar in beweging. Regen zorgt ervoor dat de rolstoelwielen greep op het beton verliezen; het ziet er niet goed uit!

Minister V. Vanquickenborne, le colonel B. Masuy en de vele supporters schreeuwen de moedigen vooruit, tot na 69 meter de Hercules tot stilstand komt op een kleine oneffenheid in het beton. De notaris verklaart de recordpoging teneinde: "67 rolstoelgebruikers trokken 67,5 ton 69 meter ver. Geen een nieuw Guinness World Record". Met verkleumde of bloedende handen trekken de moedige maar teleurgestelde helden naar de loods voor een hapje en drankje. Allen willen ze een nieuwe poging ondernemen in de lente of de zomer!

(Een volledig verslag van de recordpoging op www.blijfactief.be)

Opstand in Libië: Airbus A-330 evacueert vluchtelingen

Als het vuur van de Arabische revolutie op 16 februari van uit Tunesië en Egypte ook Libië bereikt, slaat dictator Kadhafi hard terug. Gastarbeiders afkomstig uit Egypte, Vietnam, Bangladesh en verschillende Afrikaanse landen ontvluchten het land. In de week van 28 februari verzamelen zich 200.000 vluchtelingen in kampen aan de Tunesische kant van de grens met Libië.

Op 4 maart beslist de Belgische regering in te gaan op vraag van de Europese Unie om deel te nemen aan de door United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) en International Organization for Migration (IOM) ingestelde luchtbrug.

Op zondag 6 maart vertrekt de A-330 uit Melsbroek met een dubbele bemanning naar Djerba. In de loop van de week werden ongeveer 1.500 vluchtelingen teruggebracht naar hun land in zes vluchten: een naar Egypte (Caïro), twee naar Ghana (Accra) en drie naar Mali (Bamako). Na ongeveer 52 vliegrepen, landt op vrijdagavond 11 maart de



«Guinness World Record» devait être établi: «l'avion le plus lourd jamais tiré sur une distance de 100 mètres par une équipe faisant usage de chaises roulantes»!

Vers 15h30, une septantaine d'utilisateurs de chaises roulantes se mettent en trois rangées devant le C-130 Hercules CH-10. En présence d'une dizaine de stations TV, plusieurs journalistes et environs 400 sympathisants et supporters, le signal du départ est à 16h30. Le mastodonte, presque imperceptiblement, se met en mouvement. La pluie fait déraiser les roues des chaises et le vent rend la tâche encore plus difficile; c'est mal parti!

Les spectateurs présents, le ministre V. Van Quickenborne et le colonel B. Masuy encouragent de tout cœur les participants jusqu'au moment où, après 69 mètres, l' Hercules s'arrête complètement à cause d'une petite remontée du béton. Le notaire décide de mettre fin à la tentative de record: «67 utilisateurs de chaises roulantes ont tiré une masse de 67,5 tonnes sur une distance de 69 mètres. Pas de nouveau Guinness World Record». Les mains engourdies ou saignantes, les braves participants déçus se dirigent vers l' hangar où ils consomment un en-cas accompagné d'un petit verre. Des discussions sont déjà en cours en vue d'un nouvel essai au printemps ou en été.

(Le récit complet de la tentative de record sur la toile www.blijfactief.be)

Rébellion au Libye: L'Airbus A-330 évacue des réfugiés

Le 16 février, lorsque la fureur de la révolution arabe de la Tunisie et de l'Egypte atteint la Libye, dictateur Kadhafi réplique avec force. Des travailleurs immigrés venant de l'Egypte, du Vietnam, du Bangladesh et de divers pays africains, prennent la fuite. Dans la semaine du 28 février 200.000 fugitifs se rassemblent dans des camps situés du côté tunisien de la frontière avec la Libye.

Le 4 mars, le gouvernement belge décide, à la demande de l'Union Européenne, de participer au pont aérien organisé par l'United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) et l'International Organization for Migration (IOM).

A-330 terug op Melsbroek met twee bemanningen, een medisch team, steunpersoneel en enkele tolken aan boord. Allen waren zeer tevreden over het geleverde werk en over het vliegtuig!

Deze humanitaire operatie herinnert aan de operatie "Flying Carpet" in 1990. Toen Saddam Hoessein op 2 augustus Koeweit bezette, vluchtten 160.000 Egyptische gastarbeiders uit Koeweit en Irak naar Jordanië. Van 25 augustus tot 4 oktober namen zes Belgische C-130 afwisselend deel aan de internationale luchtbrug tussen Amman en Cairo om de vluchtelingen naar hun thuisland te brengen.

Evacuatie van Belgen uit Japan

In maart werd Japan getroffen door een van de grootste rampen uit zijn geschiedenis: een zware aardbeving gevolgd door een tsunami in het noordoosten van het land. Het aantal doden werd geraamd op 10.000 en het aantal vermisten op 16.000. tijdelijk moesten 250.000 mensen naar opvangcentra en 177.000 werden geëvacueerd in het gebied rond de zwaar beschadigde kerncentrale van Fukushima. Als bleek dat radioactiviteit ook Tokio kon bereiken, willen de meeste buitenlanders de miljoenenstad verlaten.

Vliegtuigtickets voor Europa waren moeilijk te bekomen. Daarom besliste de Belgische regering de Airbus A-330 van de 15 Wing, die op 15 maart uit Melsbroek vertrok voor een routine opdracht naar Washington DC, naar Japan te sturen om Belgen op te halen.

Om de evacuatie zo efficiënt mogelijk te laten verlopen werd een "slip crew" naar Seoel gestuurd. Op woensdag 16 maart

vertrok de Airbus uit Washington naar Seoel, (Zuid-Korea). Bij een tussenlanding in Anchorage (Alaska) deed zich een defect voor in de software van een boordcomputer.

De technici van Hifly die aan boord waren, bestelden de nodige vervangingsmodule in Monte Real (Portugal). Het werd via Fedex opgestuurd naar Anchorage. Het stuk bleef liggen in Memphis (VSA), waardoor het pas drie dagen na verzending toekwam.

Ondertussen waren een dertigtal Belgen uit Tokio geëvacueerd met een B-747 die gehuurd was door de Spaanse regering. Op maandag 21 maart werden de 28 Belgen op de luchthaven van Madrid opgehaald door een Embraer ERJ-135 (boordcommandant P. Marquet) en naar Melsbroek gebracht.

De "slip crew" in Seoel keerde terug naar Melsbroek terwijl de Airbus op 20 maart terug koers zette naar Washington DC om er de lading van de "Belgian Military Supply Office" op te halen. Op 22 maart landden commandant T. Dewulf en zijn bemanning terug op Melsbroek, na ongeveer 30 vliegreizen en met een ongelukkig gevoel.

Le dimanche 6 mars, l'A-330 décolle de Melsbroek avec un double équipage vers Djerba. Durant une semaine quelques 1.500 réfugiés seront rapatriés en six vols: un vers l'Egypte (Le Caire), deux vers le Ghana (Accra) et trois vers le Mali (Bamako). Après une cinquantaine d'heures de vol, le vendredi soir 11 mars, l'A-330 est de retour à Melsbroek avec les deux équipages, une équipe médicale, du personnel d'appui et quelques interprètes. Tous étaient très contents du travail accompli et aussi très satisfaits de l'avion!

Cette opération humanitaire nous rappelle la mission «Flying Carpet» de 1990. Quand Saddam Hussein a envahit le Kuwait le 2 août, 160.000 travailleurs immigrés égyptiens ont fui le Kuwait et l'Iraq vers la Jordanie. Du 25 août au 4 octobre, six C-130 belges se sont succédés pour participer au pont aérien entre Amman et Le Caire pour rapatrier les réfugiés vers leur patrie.

Evacuation des Belges du Japon

Au mois de mars, le Japon est touché par un des plus grands cataclysmes de son histoire: un terrible tremblement de terre suivi d'un tsunami dans le nord-est du pays. Le nombre de morts est estimé à 10.000 et celui des disparus à 16.000.

250.000 personnes sont dirigées vers des centres d'accueil et 177.000 évacuées de la région de la centrale atomique de Fukushima, elle-même fortement endommagée. Lorsque la radioactivité semble susceptible d'atteindre Tokyo, la majorité des étrangers souhaite quitter la ville. Il devient difficile de se procurer des billets d'avion vers l'Europe. C'est pourquoi le gouvernement belge



décide d'envoyer au Japon l'Airbus A-330 du 15 Wing (pilotes T. Dewulf et W. Meukens) qui avait quitté Melsbroek le 15 mars pour une mission de routine à Washington DC, afin de rapatrier les Belges qui le souhaitent.

Un «slip crew» est envoyé à Séoul (Corée du Sud) afin d'assurer une évacuation aussi efficace que possible. Le 16 mars, l'Airbus quitte Washington pour Séoul, mais il connaît cependant une panne de software de l'ordinateur de bord lors de son escale à Anchorage (Alaska). Les techniciens de Hifly présents à bord commandent un module de rechange à Monte Real (Portugal). Ce module est expédié via Fedex à Anchorage mais à Memphis (EUA), ce qui en retarde la livraison de trois jours.

Entretemps, une trentaine de Belges sont évacués de Tokyo dans un B-747 loué par le gouvernement espagnol. Le lundi 21 mars, ces ressortissants belges sont pris en charge à l'aéroport de Madrid par un Embraer ERJ-135 (commandant de bord P. Marquet) qui les amène à Melsbroek.

Le «slip crew» de Séoul retourne à Melsbroek tandis que l'Airbus retourne le 20 mars à Washington DC pour prendre

Libië: Operatie "Freedom Falcon"

Als begin maart de opstand in Libië ontardt in een oorlog en Kadhafi zijn luchtmacht inzet tegen de opstandelingen komt de internationale gemeenschap in actie. De VN Veiligheidsraad aanvaardt de resoluties 1970 en 1973 die voorzien in een wapenembargo, een no-flyzone en de bescherming van Libische burgers.

De Belgische ontslagnemende regering beslist deel te nemen aan een "coalition of the willing" om deze resoluties te helpen implementeren. Op vrijdag 18 maart komt het detachement van de 10 Wing (Kleine-Brogel) met zes F-16's, dat ontplooid was op de basis van Araxos voor een oefening, niet terug naar huis. Het wordt belast met de operatie "Freedom Falcon".

Op zaterdagmiddag 19 maart start operatie "Odyssey Down" met een bombardement door Franse gevechtsvliegtuigen van oprukkende tankcolonnes. 's Avonds vuren Amerikaanse en Engelse oorlogsschepen kruisraketten af op het Libische luchtverdedigingssysteem.

In het weekend van 19 en 20 maart brengen drie C-130's versterking naar de basis van Araxos: personeel, materiaal en bewapening voor de F-16's. Ook in de weken daarna vliegen twee à drie vliegtuigen van de 15 Wing naar Araxos. Hierdoor krijgt jaarlijkse "Airlift Bloc Training" (ABT-11) voor de bemanningen van het 20 Smaldeel in Portugal van 17 maart tot 15 april krijgt een nieuw scenario. Naast Congo, Libanon en Afghanistan heeft de 15 Wing nu een vierde opdracht bij in Griekenland. Op donderdag 31 maart neemt de NAVO het bevel over van de coalitie in operatie "Unified Protector" waarvan de duur initieel geschat wordt op drie maanden.

Opdracht ten voordele van het Internationaal Strafhof

Op vrijdag 25 maart vertrok een Embraer ERJ-135 (boordcommandant F. Vanermen) naar de Congolese hoofdstad Kinshasa in uitvoering van een akkoord met het Internationaal Strafhof in Den Haag. Op zondag 27 maart vloog het toestel met vier gevangenen naar Rotterdam.

De gevangenen worden vervolgd door de Congolese autoriteiten maar zullen in Den Haag voor het Internationaal Strafhof gaan getuigen in daar hangende zaken betreffende drie andere personen. De gevangenen stonden permanent onder toezicht van bewakingspersoneel van het Internationaal Strafhof. Dit was de tweede maal dat de 15 Wing dergelijk gevangenen transport uitvoerde. In februari 2008 werd M. Ngudjolo van Kinshasa naar Nederland overgevlogen om er terecht te

staan. Daags voordien was hij gearresteerd op grond van een aanhoudingsbevel van het Internationaal Strafhof.



un chargement du «Belgian Military Supply Office». Le 22 mars, le commandant T. Dewulf et son équipage atterrissent à Melsbroek, après quelques 30 heures de vol et avec un sentiment malheureux.

Libye: Opération «Freedom Falcon»

Quand, début mars, la révolution en Lybie dégénère en guerre et Kadhafi fait intervenir sa force aérienne contre les insurgés, la communauté internationale décide d'intervenir. Le Conseil de Sécurité des Nations Unies entérine les résolutions 1970 et 1973 qui prévoient un embargo sur les armes, une «no-fly zone» et la protection des civiles libyens.

Le gouvernement belge démissionnaire décide de prendre part à la «coalition of the willing» visant à mettre en place ces résolutions. Le vendredi 18 mars, six F-16 du détachement 10 Wing (Kleine-Brogel), déployés pour un exercice sur la base d'Araxos, ne retournent pas à leur base mais sont chargés de l'opération «Freedom Falcon».

Le samedi après-midi 19 mars débute l'opération «Odyssey Down» avec le bombardement de colonnes de tanks en marche par la chasse française. Le soir, des navires de guerre américains et anglais lancent des missiles de croisière sur le système de défense aérienne libyen.

Les 19 et 20 mars, trois C-130 arrivent en renfort sur la base d'Araxos: ils transportent du personnel, du matériel et de l'armement pour les F-16. Durant les semaines suivantes, deux à trois avions du 15 Wing se rendent également à Araxos. C'est ainsi que le «Airlift Bloc Training» (ABT-11) annuel, prévu au Portugal du 17 mars au 15 avril pour les équipages de la 20 Escadrille, se voit attribué un nouveau scénario. En plus du Congo, du Liban et de l'Afghanistan, le 15 Wing reçoit maintenant une quatrième mission en Grèce. Le jeudi 31 mars, l'OTAN reprend le commandement de la coalition dans l'opération «Unified Protector» dont la durée est initialement estimée à trois mois.

Mission au profit de la Cour Pénale Internationale

Vendredi le 25 mars, un Embraer ERJ-135 (commandant de bord F. Vanermen) décollait à destination de Kinshasa en exécution d'un accord avec la Cour Pénale Internationale de La Haye. Dimanche 27 mars, l'avion ammenait quatre prisonniers à Rotterdam. Les prisonniers sont poursuivis par les autorités congolaises mais vont témoigner devant la Cour Pénale Internationale dans le cadre d'affaires concernant trois autres personnes. Les prisonniers se trouvent en permanence sous surveillance du personnel de la Cour Pénale Internationale. C'était la deuxième fois que le 15 Wing exécutait un tel transport de prisonniers. En février 2008, M. Ngudjolo fut transporté de

Kinshasa vers les Pays-Bas lorsqu'il devait comparaître. Il avait été arrêté le jour avant sur base d'un mandat d'arrêt de la Cour Pénale Internationale.

U kan nog steeds uw ledenbijdrage 2011 voor DAKOTA VZW betalen door storting van 15 Euro op ons rekeningnummer, dat u kan vinden op blz 2

Il est encore possible de payer votre cotisation 2011 comme membre de l'ASBL DAKOTA par versement de 15 Euro sur notre compte, dont vous trouvez le numéro à la page 2

Operation Dakota



**The
Ostend
team**

**7-8
March
2011**



**At
the home
base in
Melsbroek**