



DAKOTA

News

N° 54 - Aug 2011
Août



Rodeo 2011:
The winning team!



Filip Wouters

Restore Dakota

Patrick Haemers' last flight

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Dakota flash

Blz 8 : Restauratie van onze DC-3 Dakota

Blz 12 : Geschiedenis van onze Dakota

Blz 15 : Repatriëring van Patrick Haemers

Blz 21 : The Grizzly story 4: Airbus A-400M

Blz 24 : Airlift Rodeo 2011

Blz 25 : 15 Wing vandaag



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota flash

P 8 : Restauration de notre DC-3 Dakota

P 12 : Histoire de notre Dakota

P 15 : Rapatriement de Patrick Haemers

P 21 : The Grizzly story 4: Airbus A-400M

P 24 : Airlift Rodeo 2011

P 25 : 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, Thierry Cardon

Foto's : Fotosectie 15 Wing, Axel Vermeesch

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 & donderdag, van 14 tot 18U

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, Thierry Cardon

Photos : Section photo 15 Wing, Axel Vermeesch

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 & jeudi, 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

Editoriaal

In ons vorig nummer beschreven wij in een lang artikel hoe onze droom werkelijkheid werd: een DC-3 Dakota voor onze VZW Dakota! Alle grote delen van deze historische «old timer» liggen sedert 8 maart in de kazerne Groenveld te Melsbroek. De restauratie is begonnen en vordert langzaam. Iedere maandag en woensdag wordt er gewerkt door onze ploeg Restore Boxcar, versterkt door enkele enthousiaste vrijwilligers en, indien nodig, bijgestaan door enkele militairen van de 15 Wing. Vanaf september krijgen zij de hulp van enkele leerlingen technisch onderwijs uit Zaventem. In dit nummer publiceren wij een kort artikel over de restauratie en tonen wij u een aantal foto's die de omvang van het werk duidelijk maken.

Wij hopen dat de gezamenlijke inspanningen van het team «Restore Dakota» ons zo vlug mogelijk zullen toelaten het vliegtuig terug samen te stellen en over te gaan op de finale buiten- en binnenafwerking.

Wij houden er aan alle vrijwilligers te danken voor hun inzet en toewijding om onze droom te realiseren: een schitterende Dakota in de kleuren van de 15 Wing in Melsbroek!

Er moet nog veel en lang gewerkt worden, daarom is iedereen die zich geroepen voelt om het team «Restore Dakota» te versterken van harte welkom.

Zoals aangekondigd in ons vorig nummer, geven wij in dit nummer een verbeterde en meer gedetailleerde historiek van onze DC-3 Dakota.

Soms doet de Belgische justitie beroep op de 15 Wing bij de uitlevering van misdadigers tussen België en andere landen. Zo vroeg justitie in maart 1990 aan Defensie om Patrick Haemers, Denise Tack en Axel Zeyen te repatriëren uit Brazilië. Deze opdracht werd uitgevoerd met een C-130. Boordcommandant kolonel Wilfried De Brouwer geeft in dit nummer een exclusief en boeiend relaas van deze moeilijke zending die op 1 april 1990 tot een goed einde werd gebracht.

Personeel van de 15 Wing leverde in de maand juli twee uitzonderlijke prestaties in het buitenland! Begin juli nam het C-130 detachement MONUSCO deel aan de reddingsoperatie nadat een B-727 neerstortte bij de landing op Kisangani. Een verslag hierover leest u in de rubriek «De 15 Wing vandaag». Eind juli won het C-130 ploeg de prijs voor het beste buitenlandse team in de tweejaarlijkse Air Mobility Rodeo in de VSA. Over deze prestatie zullen wij in ons decembernummer uitvoerig berichten.

Wij wensen al het deelnemende personeel hier dan ook van harte te feliciteren!

Op vrijdag 14 oktober organiseren wij opnieuw een breugelfeest. Uw persoonlijke uitnodiging vindt u in dit nummer. Door deel te nemen steunt u uiteraard onze VZW. Gans het team vrijwilligers van onze VZW Dakota hoopt u met familie en vrienden bij die gelegenheid talrijk te mogen ontmoeten.

René Hoeben
Voorzitter

Editorial

Dans notre numéro précédent nous décrivions dans un long article comment notre rêve était devenu réalité: un DC-3 pour notre ASBL Dakota! Les principaux éléments de cet «old timer» historique se trouvent depuis le 8 mars dans la caserne Groenveld de Melsbroek. La restauration a débuté et progresse lentement. Notre équipe Restore Boxcar y travaille chaque lundi et mercredi, avec l'aide de quelques volontaires enthousiastes et, lorsque cela s'avère nécessaire, assistée par quelques militaires du 15 Wing. A partir du mois de septembre, l'équipe recevra également l'aide de quelques élèves de l'enseignement technique de Zaventem. Nous publions aujourd'hui un bref article sur cette restauration, agrémenté de quelques photos qui attestent de l'ampleur de la tâche.

Nous espérons que les efforts conjugués de l'équipe Restore Boxcar nous permettront de reconstruire l'avion au plus vite afin de pouvoir procéder aux finitions extérieures et intérieures finales.

Nous remercions d'ores et déjà tous ces volontaires pour leur dévouement et application dans la réalisation de notre rêve: un magnifique Dakota dans les couleurs du 15 Wing à Melsbroek!

Il y a encore du pain sur la planche et toute personne désireuse de rejoindre l'équipe Restore Dakota est la bienvenue.

Comme annoncé dans notre numéro précédent, nous présentons dans cette édition un historique corrigé et plus détaillé de notre DC-3 Dakota.

Il arrive que la Justice belge fasse appel au 15 Wing pour l'extradition de criminels entre la Belgique et d'autres pays. C'est ainsi qu'en mars 1990, la Justice demandait à la Défense le rapatriement de Patrick Haemers, Denise Tyack et Axel Zeyen depuis le Brésil. Cette mission fut effectuée en C-130. Dans ce numéro, le Commandant de bord Wilfried De Brouwer nous livre une relation exclusive et passionnante de cette mission délicate qui fut menée à bien le 1^{er} avril 1990.

Le personnel du 15 Wing a effectué deux prestations exceptionnelles à l'étranger durant le mois de juillet! Début juillet, le détachement C-130 MONUSCO participait à l'opération de sauvetage mise sur pied suite au crash d'un B-727 lors de son atterrissage à Kisangani. Vous en trouverez le compte-rendu dans la rubrique «15 Wing aujourd'hui». Fin juillet, l'équipe C-130 remportait le prix de la meilleure équipe étrangère à l'Air Mobility Rodeo biennal aux USA. Nous reviendrons en détail sur cette prestation dans notre édition du mois de décembre.

Mais nous tenons d'ores et déjà à féliciter le personnel qui participa à ces prestations.

Le vendredi 14 octobre, nous organisons à nouveau une fête breughélienne. Vous trouverez votre invitation personnelle à cet événement dans le présent numéro. En y participant, vous soutenez notre ASBL. Toute l'équipe des bénévoles de l'ASBL Dakota espère vous y accueillir en grand nombre, accompagnés de vos familles et amis.

René Hoeben
Président

Dakota Flash

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Bezoeken en activiteiten

Mei:

9/5: Kulturele Kring Kampenhout – 16/5: Politie samenwerking Arrondissement Mechelen (POLSAM) – 23/5: Landelijke Gilde Hofstade - 30/5: Rodenbachfonds Binnensteeg.

Juni:

8/6: Oud-leraars Herk-de-Stad – 16/6: Promotie onderofficieren KBOO/ KTOO van 1978 in Bevingen – 23/6: Nederlandse en Belgische deelnemers aan de opleidingscursus “Medische luchtvacuatie” in de 15 Wing - 30/6: Traditionele drink van de bevelhebber 15 Wing voor het personeel van de wing.

Juli:

3/7: De deelnemers aan de “Ronde van Brussels Airport” komen voorbij en nemen een rustperiode. Dit evenement was georganiseerd door Bike Events ten voordele van het Duchenne Parents Project dat als doel stelt het onderzoek ter bestrijding van Duchenne spierdystrofie te bespoedigen – 25/7: Vereniging van telegeleide vliegtuigjes Indoor Crash uit Geraardsbergen.

Bezoek aan het museum van de 10 Wing te Kleine-Brogel

Op dinsdag 21 juni bezochten de effectieve leden van onze VZW Dakota het “Kleine-Brogel Air Museum” (KBAM). Zij werden er ontvangen door erekolonel Roger Lams en zijn medewerkers. Paul Kellens leidde hen rond door de verschillende kamers waar telkens een aspect van de geschiedenis of van de vliegtuigen en de bewapening werd getoond. De F-16 cockpit, die hij zelf gemaakt heeft, is een van de mooiste stukken in de zeer mooie en interessante collectie van het KBAM. Na deze rondleiding trok het gezelschap naar de hangar aan de overkant om de zeer uitgebreide verzameling van Jos Palmer, alias “de snor”, te bezichtigen. Deze merkwaardige collectie werd 35 jaar geleden door zijn vader begonnen.



Visites et activités

Mai:

9/5: Cercle culturel de Kampenhout - 16/5: Coopération Policière de l' Arrondissement de Malines (POLSAM) - 23/5: La Gilde Rurale de Hofstade - 30/5: Fonds A. Rodenbach Binnensteeg.

Juin:

8/6: Anciens enseignants de Herk-de-Stad - 16/6: Promotion des sous-officiers CSOC/ CTOC de 1978 à Bevingen. – 23/06: Participants néerlandais et belges au cours de formation “évacuation médicale aérienne” au 15 Wing - 30/6: Drink traditionnel du commandant du 15 Wing pour le personnel du wing.

Juillet:

3/7: Les cyclistes du "Tour de Brussels Airport" passent au Centre et s'y reposent un peu. Cet événement a été organisé par Bike Events en faveur du projet Duchenne Parents Project qui vise à accélérer la recherche pour lutter contre la dystrophie musculaire de Duchenne – 25/7: L'Association d'avions téléguidés Indoor Crash de Geraardsbergen.

Visite au Musée du 10 Wing de Kleine-Brogel

Mardi, 21 Juin, les membres effectifs de notre Dakota ont visité le “Kleine-Brogel Air Museum” (KBAM). Ils ont été reçus par le colonel honoraire Roger Lams et ses collaborateurs. Paul Kellens nous a fait visiter les différentes salles où chaque fois un aspect spécifique de l'histoire de la base, des avions ou de l'armement est présenté. Le cockpit de F-16, qu'il a lui-même réalisé, est l'une des plus belles pièces de la collection très intéressante du KBAM. Après cette visite guidée, notre groupe est allé au hangar de l'autre côté de la route, pour y visiter la vaste collection de Jos Palmer, alias “moustache”. C'est son père qui, il y a 35 ans, a commencé cette remarquable collection. Nous y prenons l'apéritif dans un «pilot's bar»

Daar werd het aperitief aangeboden in de typische pilotenbar uit de jaren vijftig. Tijdens het middagmaal met de collega's uit Kleine-Brogel werden ideeën en ervaring uitgewisseld. Tot slot bewonderden de bezoekers uit Melsbroek de vier vliegtuigen die buiten tentoongesteld worden, waaronder de beroemde en beruchte F-104G. De Belgische Luchtmacht nam 112 "Starfighters" in dienst, waarvan er 41 door ongevallen werden verloren. Vanaf 1979 werden deze toestellen geleidelijk uit dienst genomen om vanaf 1981 vervangen te worden door F-16s. Het KBAM is open op dinsdag- en donderdagnamiddag voor het publiek. Info op www.kbam.be

Digitalisering van de Dakota-archieven

Omdat ons archief een zeer grote omvang begon aan te nemen en onze ruimte beperkt is, moest er actie genomen worden: digitalisering! Eind april kocht onze vereniging dan ook een semi-professionele scanner aan bij de Firma Michiels/Canon in Westmeerbeek. Na installatie en demonstratie konden onze medewerkers J. Nijs, M. Henne en M. Arren aan de slag!

Medewerking van Dakota aan een boek in Frankrijk

Dakota verleende zijn medewerking aan de heer Pierre Lauroua van "Mission mémoire de l'aviation civile" in Parijs



voor de verwezenlijking van het boek "Les ailes d'une administration, le groupement aérien du SGACC, 1945-1973". In dit boek zijn foto's en een korte geschiedenis te vinden van de Dakota die nu in ons bezit is. Als dank stuurde de schrijver ons drie exemplaren van het boek.

Pas verschenen twee interessante boeken:

"Belgian Air Force 2011"

Ter gelegenheid van de 65ste verjaardag van de Belgische Luchtmacht verscheen het prachtig nieuwe boek "Belgian Air Force 2011". Het boek bevat 230 bladzijden met korte teksten en 200 exclusieve foto's van K. Tokunga en andere burgerlijke en militaire fotografen. Het boek wordt verkocht ten voordele van FANVIBEL.

Het kan besteld worden door storting van 25 euro op rekening 363-0859715-44 van "65 years BAF" met vermelding van naam, voornaam, adres en telefoon.

typique des années cinquante. Pendant le déjeuner, nous avons échangés des idées et des expériences avec nos collègues de Kleine Brogel. Enfin, les visiteurs de Melsbroek ont admiré les quatre avions qui sont exposés à l'extérieur, dont le fameux et célèbre F-104G. La Force aérienne belge a eu 112 de ces "Starfighter" en service, dont 41 ont été perdus par accident. Depuis 1979, ces appareils ont été progressivement retirés du service, pour être remplacés par des F-16 à partir de 1981. Le «KBAM» est ouvert au public le mardi et le jeudi après-midi. Infos sur www.kbam.be

La numérisation des archives du Dakota

L'extension massive de nos archives, ainsi que l'espace disponible limitée ont nécessité la numérisation des documents. Fin avril, notre club a donc acheté un scanner semi-professionnel à la Société Michiels/Canon de Westmeerbeek. Après l'installation et une démonstration, nos volontaires J. Nijs, M. Henne et M. Arren se sont mis au travail!



Participation du Dakota à un livre en France

Notre Centre Dakota a coopéré avec M. Pierre Lauroua de "Mission mémoire de l'aviation civile" à Paris pour la réalisation de l'ouvrage "Les ailes d'une administration, le groupement aérien du SGACC, 1945-1973". Dans ce livre se trouvent différentes photos et la petite histoire du Dakota qui est maintenant dans notre possession. Pour nous remercier, l'auteur nous a offert trois exemplaires du livre.

Deux livres intéressantes viennent de paraître: "Belgian Air Force 2011"



Pour marquer le 65ième anniversaire de la Force Aérienne Belge, un nouveau livre merveilleux vient de paraître: "Belgian Air Force 2011". Ce livre contient 230 pages avec des textes courts et 200 photos exclusives de K. Tokunga et d'autres photographes civils et militaires. Le livre est vendu au profit de

FONAVIBEL.

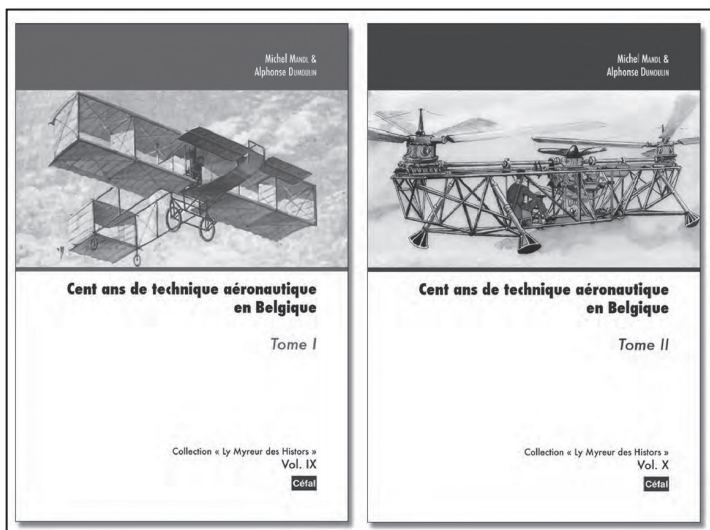
Il peut être commandé en payant 25 euros sur le compte 363-0859715-44 de "65 years BAF" indiquant le nom complet, adresse et téléphone.

“Cent ans de technique aéronautique en Belgique” (Tomes 1 et 2)

Tijdens het doornemen van de twee delen van dit groots luchtvaartfresco zal de lezer ontdekken op welke wijze de pioniers van het eerste uur en daarna hun opvolgers in België een burgerlijke en een militaire luchtvaart hebben ontworpen en ontwikkeld, waarop wij vandaag terecht fier mogen zijn.

De auteurs, generaal Michel Mandl, laatste stafchef van de Luchtmacht samen met de kolonel Alphonse Dumoulin, voorheen directeur van het Licht Vliegwezen van de Landmacht en luchtvaartjournalist, zijn er in geslaagd een uiterst waardevol werk te brengen. Het verdient ontegensprekelijk zijn plaats in de bibliotheek van niet alleen de gepassioneerden van de luchtvaart maar ook van zij die wensen een wereld vol passie te ontdekken en te begrijpen ... deze van de burger- en de militaire luchtvaarttechniek.

De boeken zijn enkel beschikbaar in het Frans en kunnen besteld worden door storting van 57 euro op de rekening van Céfal, Bd Frère-Orban, 4000 Liège: IBAN BE84 0682 2450 0059 BIC GKCC BEBB.



“Cent ans de technique aéronautique en Belgique” (Tomes 1 et 2)

Tout au long des deux tomes de cette grande fresque aéronautique, le lecteur découvrira comment les pionniers de la première heure et leurs successeurs ont créé et développé en Belgique, une aviation civile et militaire dont nous pouvons être fiers aujourd'hui. Les auteurs, le général Michel Mandl, dernier chef d'état-major de la Force Aérienne, ainsi que le colonel Alphonse Dumoulin, ancien directeur de l'Aviation légère de la Force Terrestre et journaliste d'aviation, ont réussi à produire un ouvrage de grande qualité. Il mérite incontestablement de figurer non seulement

dans la bibliothèque des passionnés d'aviation, mais également de ceux qui souhaitent découvrir et comprendre un monde tout simplement passionnant... celui de la technique aéronautique civile et militaire.

Ces livres peuvent être commandés par virement de 57 euro au compte de Céfal, Bd Frère-Orban, 4000 Liège: IBAN BE84 0682 2450 0059 BIC GKCC BEBB.

De VZW Dakota dankt:

Polydoor Stevens die ons een prachtige DVD schonk uit de serie “Great Planes”. Deze DVD werd uitgegeven in 1985 om de 50ste verjaardag te vieren van de eerste vlucht van de DC-3/C-47/Dakota.

Frans Derkinderen die aan ons Documentatiecentrum een zestigtal video-cassettes en drie dozen steekkaarten schonk over de luchtvaart in de voorbije eeuw.

Mevrouw Meunier, weduwe van Jacques Meunier, loadmaster C-130 die op 29 april 2010 overleed, voor de schenking van een grote maquette C-130 en een kunstwerkje in zuiver koper uit Katanga.

Jan Baras, ancien 15 Wing, schonk ons een mooi gelooide geitevel met ingebrande tekeningen dat hij 40 jaar geleden ontving op het stadhuis van Ouagadougou (hoofdstad van Opper-Volta, nu Burkina Faso). Hij was navigator op de DC-6 (piloten waren M. Bruneel en P. Van Boxstael) die van 25 tot 27 juni 1971 een humanitaire zending uitvoerde voor de vereniging “Développement dans la liberté et dans le progrès” uit Nijvel.

Hij bezorgde ons ook twee affiches uit 1965 met een oproep tot de rebellen van Mama Onema “la sorcière du général Olenga”.

Urbain D'Hondt, ancien 15 Wing, die ons een “pilots knee pad” heeft geschonken.

Pieter Kerremans, KVOO Leuven, voor het schenken van een reeks van acht boeken “Luchtoorlog boven België 1940-1944”.

Christian Vanderslyen, een van de stichters van Legend Air en laatste gebruiker van “onze DC-3”, schonk ons twee

L' ASBL Dakota remercie:

Polydoor Stevens qui nous a donné un magnifique DVD de la série “Great Planes”. Ce DVD a été édité en 1985 pour marquer le 50ième anniversaire du premier vol du DC-3/C-47/Dakota.

Frans Derkinderen qui nous a fait cadeau d'une soixantaine de cassettes vidéo et de trois boîtes de fiches sur l'aviation au cours du siècle passé.

Mme Meunier, veuve de Jacques Meunier, loadmaster C-130 qui est décédé le 29 avril 2010, pour le don d'une grande maquette C-130 et d'une œuvre d'art en cuivre pur du Katanga.

Jan Baras, ancien du 15 Wing, qui nous a fait cadeau d' une belle peau de chèvre tanné avec des détails marqués au fer, qu'il a reçu il ya 40 ans dans l'hotel de ville d'Ouagadougou (capitale de la Haute-Volta, actuelle Burkina Faso). Il était navigateur du DC-6 (avec comme pilotes M. Bruneel et P. Van Boxstael) qui, du 25 au 27 Juin 1971, a effectué une mission humanitaire pour la société “Développement dans la liberté et dans le progrès” de Nivelles. Aussi, il nous a procuré deux affiches de 1965 avec un appel aux rebelles de Mama Onema, “la sorcière du général Olenga”.

Urbain D'Hondt, ancien du 15 Wing, qui nous donné une “genouillère pilote”.

Peter Kerremans, membre du KVOO de Louvain, pour le don d'une série de huit livres, “Air War dessus de la Belgique 1940-1944”.

Christian Vanderslyen, un des fondateurs de Legend Air, dernier utilisateur de “notre DC-3”, qui nous a offert deux

PR-objecten: een armbanduurwerk en een affiche uit 1989, ontworpen door Hergé.

Luc Van de Eeckhout, bezorgde ons een "HF coupler" van de B-727, een toestel dat diende om de fysieke lengte van de antenne aan te passen om de ideale verhouding zender/ontvanger te bekomen.

Jean-Marie Van Boxmeer, medeoprichter van Legend Air en Dakota Unlimited, voor het schenken van een groot deel van zijn waardevol archief. Deze documentatie geeft ons nog meer feiten uit de geschiedenis van de Dakota DC-3 in het algemeen en van "onze DC3" in het bijzonder.

Léonce Buisine, onze vrijwillige medewerker, schonk ons een prachtig kunstwerk (schilderij op zijde) van een sioux-indiaan gemaakt door zijn echtgenote Giovanna.

Jean-Paul Lippens, zaakvoerder van de Firma Lippens uit Gent, die ons de nodige producten en verf zal bezorgen om onze Dakota in de kleuren van de 15 Wing te zetten.

"Melsbroek air Base": Oproep

Onze medewerker Thierry Cardon zoekt verhalen, ervaringen, foto's van vliegtuigen en ook gebouwen en plannen (vliegveld, munitie- en benzinedepots, verspreidingssites, bunkers, dispersals, ...) voor de periode 1950 tot 1962 om zo de basis opnieuw op te bouwen in een boekproject "Melsbroek air Base." Reeds dank voor uw steun!

Thierry Cardon, Koningstraatje 8, 1970 Wezembeek-Oppeem - tel 0477/96.89.53, tcardon@scarlet.be

Leden schrijven ons:

Mike Arren stelt ons in kennis van enkele aanpassingen in DN 52. "A400M Update" (blz 13): In november 2010 werden ook dummies (poppen) gedropt in vrije val, gevolgd door een drop van echte para's met gebruik van de static lines"

In het artikel "Van Brasschaat naar Melsbroek" (blz 17): "Met toestemming van de luchtverkeersleiding, zijn er al heli's geland in deze kazernes (de Witte de Haelen en Gêruzet) zoals op de foto te zien is. Dit is vooral voor bezoeken van VIP's en oefeningen met het Speciaal Interventie Eskadron."

Momenteel is het zo dat er binnen de luchtsteun-eenheid, politiezones van de lokale politie en diensten van de federale politie "opstappers" voorzien zijn. Zij kennen de plaatselijke omgeving en het terrein, en worden indien nodig aan boord genomen om de luchtwaarnemers bij te staan.



objets PR: une montre bracelet et une affiche de 1989, dessiné par Hergé.

Luc Van de Eeckhout, qui nous a donné un "coupleur HF" de B-727, un dispositif qui devait adapter la longueur physique de l'antenne pour réaliser le rapport idéal émetteur-récepteur.

Jean-Marie Van Boxmeer, co-fondateur de Legend Air et de Dakota Unlimited, qui nous a procuré une importante partie de ses archives précieuses. Cette documentation nous donne encore plus de détails sur l'histoire du Dakota DC-3 en général et de «notre DC3» en particulier.

Léonce Buisine, nous a offert une magnifique peinture sur soie faite par son épouse Giovanna, représentant un indien Sioux.

Jean-Paul Lippens, directeur de la Firme Lippens de Gand, qui nous donnera tous les produits et peintures nécessaires à mettre sur notre Dakota aux couleurs du 15 Wing.

«Melsbroek Air Base»: Appel

Notre collaborateur Thierry Cardon est à la recherche d'histoires, expériences, photos d'avions et de bâtiments, et plans (aérodromes, dépôts de munitions et carburant, site dispersé, bunkers, dispersal, ...) pour la période 1950 à 1962 pour ainsi "reconstruire" la base au travers d'un projet de livre "Melsbroek air Base". Déjà merci pour votre support!

Thierry Cardon, Koningstraatje 8, 1970 Wezembeek-Oppeem - tel 0477/96.89.53, tcardon@scarlet.be

Des membres nous écrivent

Mike Arren nous communique quelques adaptations au DN 52. «A400M Update» (p 13):

«Au mois de novembre 2010 on a droppé aussi des dummies (poupées) en chute libre, suivi d'un drop de vrais parachutistes en utilisant les lignes statiques.»

Dans l'article "De Brasschaat à Melsbroek" (p 17) «Avec l'autorisation du contrôle du trafic aérien, des hélicoptères ont déjà atterri dans ces casernes (de Witte de Haelen en Gêruzet), comme on voit sur la photo. Ceci principalement pour des visites de VIP's et pour des exercices avec l'Escadron Spéciale d'Intervention.

Dans l'unité de support aérien, les zones policières de la police locale et les départements de la police fédérale, il y a actuellement des «accompagnateurs».

Ils connaissent la région et le terrain local, si nécessaire ils sont pris à bord de l'hélicoptère.

Restauratie van onze DC-3 "Restore Dakota"

Door Marc Philips en Axel Vermeesch

Huidige staat van onze Dakota

De eerste twee stappen van onze droom een DC-3 Dakota te hebben in de 15 Wing, namelijk het verwerven en het transport naar onze installaties, zijn succesvol verlopen.

Onze Dakota is op dit ogenblik gedemonteerd in vijf grote delen: de romp, het staartvlak, de twee vleugels en het middenstuk met het onderstel, waarop de romp, vleugels en motoren gemonteerd worden.

Ondanks de vele jaren doorgebracht in een maritieme omgeving, is het vliegtuig in een relatief goede staat op structureel gebied. De romp, het staartvlak en de twee vleugels zijn in een aanvaardbare staat en vereisen slechts kleine herstellingen alvorens de definitieve restauratie uit te voeren (kuisen, schuren en verven). Daartegenover is de onderkant van het middenstuk, dat het onderstel en het landingsgestel bevat, zwaar gecorrodeerd. Verschillende panelen zullen moeten vervangen worden, in het bijzonder de platen die de wielruimte bedekken.

Bepaalde delen van de Dakota die in Oostende beschadigd werden zoals de staart en de trimvlakken, dienen volledig herbouwd te worden. Verder dienen de stuurvlakken opnieuw met zeildoek bekleed te worden.

Om de restauratie af te ronden en een volledig vliegtuig te hebben, zullen we de ontbrekende stukken (een vleugeltip, afdekplaten rond de motoren, en veel instrumenten) moeten verkrijgen via schenking, sponsors, omwisseling of aankoop.

Samenwerkende vennootschap "Restore Dakota"

De ploeg "Restore Boxcar" die in de jaren 1990 de C-119 en ook de Pembroke naar Groenveld brachten en restaureerden, vatten vanaf maart met volle moed de restauratie van onze DC-3 Dakota aan. Deze ploeg bestaat uit Jean Dries, Georges Bero, José Dechambre,

8

Restauration de notre DC-3 "Restore Dakota"

Par Marc Philips et Axel Vermeesch

L'état actuel de notre Dakota

Les premières phases de notre rêve d'avoir un DC-3 Dakota 15 Wing, à savoir l'acquisition et son transport dans nos installations, ce sont déroulées avec succès.

Notre Dakota est démonté actuellement en cinq parties principales, le fuselage, la dérive, les deux ailes et le berceau, la partie centrale sur laquelle le fuselage, les ailes et les moteurs sont montées.

Malgré les dernières années passées dans un environnement marin, l'avion est globalement en bon état au niveau structurel. Le fuselage, la dérive et les deux ailes sont dans état convenable, ne nécessitant que de petites réparations avant d'entreprendre la remise en état final

(nettoyage, ponçage et peinture). Par contre la partie intrados du berceau, comprenant également les baies de train, est fortement corrodée, de nombreux panneaux devront être complètement refaits, notamment les tôles couvrant les baies de train. Certaines parties du Dakota ayant été endommagées à Ostende, comme la pointe arrière de la queue, volets de trim, celles-ci devront être

entièrement reconstruites et tous les volets devront être rentoilés.

Pour terminer la restauration et avoir un avion complet, nous devons acquérir, par don, achat ou échange un certain nombre de pièces manques dont principalement les capotages des deux moteurs et une pointe d'ailes.

Association en collaboration «Restore Dakota»

L'équipe «Restore Boxcar» qui, dans les années 1990 avait amené le C-119 et le Pembroke à Groenveld et les avait restaurés s'est attelée, depuis mars de cette année, à la rénovation de notre DC-3 avec un enthousiasme sans faille. Cette équipe se compose de Jean Dries, Georges Bero, José Dechambre, Jean Lefebure, Etienne Stevens,



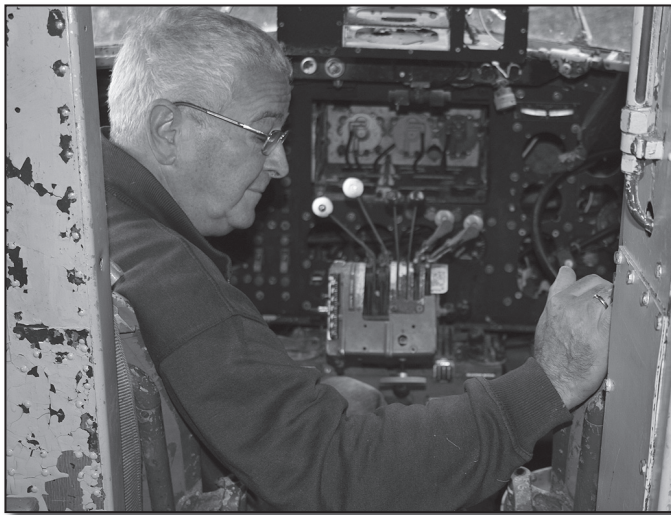
en de leerlingen zijn ook heel geïnteresseerd in de historische luchtvaart.

Vanaf september zullen deze jonge ZAVO-studenten de restauratie van onze Dakota een nieuw elan geven en met de andere vrijwilligers één "Restore Dakota Team" vormen! In het kader van hun einde-studiewerk zullen zij beginnen met de noodzakelijke plaatslagerijwerken voor de romp, de motorkappen, het staartvlak en de wieg, het grote stuk waarop de romp, de vleugels en de motoren vastzitten.

Ook hulp uit Frankrijk

Mogelijk krijgen wij ook hulp uit Frankrijk van "L'Association Merville Dakota". Onze project-officer Marc Philips had reeds in 2010 goede contacten gelegd met deze vereniging. Zo kregen wij advies voor het uiteennemen van het vliegtuig op de luchthaven van Oostende. Met vakantie in Normandië, trok onze redacteur Axel Vermeesch naar de site en het museum "La Batterie de Merville" Daar staat sedert mei 2008 een Dakota opgesteld met de naam SNAFU (naam gegeven door de Amerikaanse piloten van het toestel in juni 1944: "Situation Normal: All Fucked Up").

Een fiere Jean Vergnes, voorzitter van "L'Association Merville Dakota" en bezieler van het SNAFU-team, ontvangt onze redacteur aan de voet van de Dakota. Hij laat hem zien hoe de Dakota opgesteld is en toont hem zowel de buiten- als de binnenkant ervan. Binnenin zijn



naturellement, tout ceci sous une stricte supervision. Ce projet de collaboration a débuté il y a trois ans en vue de combler le déficit en mécaniciens avions. Des stages ont aussi lieu au 15 Wing, à Saffraanberg et à Abelag. Les enseignants et les élèves sont aussi très intéressés par l'histoire de l'aviation.

Dès septembre ces jeunes étudiants du ZAVO vont donner un nouvel élan à la restauration de notre Dakota et former avec les autres

volontaires un seul «Restore Dakota Team»! Dans le cadre de leur travail de fin d'étude ils débiteront les travaux de tôlerie indispensables pour le fuselage, les capots moteurs, l'empennage et le berceau de l'avion, la grande pièce sur laquelle le fuselage, les ailes et les moteurs viennent se rattacher.

Et de l'aide venant de France

Nous pourrions aussi recevoir de l'aide de la France par «L'Association Merville Dakota». Notre officier de projet, Marc Philips avait déjà tissé de bon contacts en 2010 avec cette association. Nous avons ainsi reçu des conseils pour le démontage de l'avion sur l'aérodrome d'Ostende. En vacances en Normandie, notre rédacteur Axel Vermeesch s'est rendu sur le site du musée «La Batterie de Merville». Un Dakota y est disposé depuis 2008 au nom de SNAFU (nom donné par les pilotes américains de l'avion en juin 1944: «Situation Normal: All Fucked Up»).

Notre rédacteur est accueilli au pied du Dakota par Jean Vergnes, fier président de «L'Association Merville Dakota» et inspirateur du SNAFU-team. Il lui laisse voir comment le Dakota est présenté et lui montre tant l'extérieur que l'intérieur de l'avion. A l'intérieur, deux hommes sont au travail. L'avion doit être parfaitement en ordre avant que le public ne puisse admirer le cockpit et la cabine. Cet «old timer» ressemble réellement à un avion neuf! Il est remis en l'état de juin 1944 jusque dans les moindres détails. Un compas astro pend même dans l'astrodôme!

Après un long récit des événements vécus par l'avion dans la nuit du 5 au 6 juin 1944, Jean Vergnes et Axel Vermeesch parlent d'appel de fonds et restauration du SNAFU.

Après beaucoup de diplomatie et autres périples, le gouvernement bosniaque a offert l'avion à «L'Association Merville Dakota» début novembre 2007. Le démontage sur l'aérodrome de Rajlovac a immédiatement commencé. L'avion a été acheminé début décembre par camions spéciaux vers l'aérodrome de Caen-Carpiqueu en Normandie où un hangar était prêt. Dans cet hangar cinq mois ont été nécessaires pour restaurer les grands ensembles de l'avion et les peindre aux couleurs d'origine du Dakota pendant les opérations de juin 1944 au-dessus de la Normandie.

L'équipe permanente forte d'une dizaine de personnes a travaillé deux après-midis par semaine et un samedi sur



twee man aan het werk, het toestel moet perfect in orde zijn alvorens het publiek ook de cockpit en de cabine kan bewonderen. Deze "old timer" ziet er waarlijk uit als een nieuw vliegtuig! Tot in de kleinste details is het terug hersteld in de toestand van juni 1944; er hangt zelfs een astro-kompas in de astrodome!

Na een lang verhaal over de geschiedenis van van het vliegtuig in de nacht van 5 op 6 juni 1944, spreken Jean Vergnes en Axel Vermeesch over de fondsenwerving en de restauratie van de SNAFU.

Na vele diplomatieke en andere perikelen schonkt de Bosnische regering het vliegtuig begin november 2007 aan "L'Association Merville Dakota". Onmiddellijk werd op het vliegveld van Rajlovac begonnen met het demonteren. Begin december werd het toestel met speciale vrachtwagens vervoerd naar het vliegveld Caen-Carpiquet in Normandië waar een hangar ter beschikking stond. In deze hangar werkte men vijf maanden om alle grote delen van het vliegtuig te restaureren en te schilderen in de originele kleuren die de Dakota had bij de operaties in juni 1944 boven Normandië.

De vaste ploeg van een tiental man werkte twee namiddagen per week, en een zaterdag op twee wordt een "chantier de bénévoles" georganiseerd. Dank zij oproepen in de lokale media kenden deze groot succes, het aantal deelnemers varieerde tussen 20 en 30. Ook enkele leraars en een tiental studenten van het "Centre de Formation des Apprentis de l'Industrie" (CFAI) van Caen helpen mee. De CFAI-studenten maakten o.a. een nieuw instrumentenbord voor de cockpit en plaatsten er alle instrumenten in.

Van begin januari tot eind mei 2008 werden in totaal 5.000 werkuren gepresteerd om de DC-3 volledig te restaureren en klaar te maken voor de officiële voorstelling op 7 juni. Bij het afscheid gaf Jean Vergnes nog een goede boodschap mee met onze redacteur: hij en zijn medewerkers zijn nog steeds bereid om onze ploeg "Restore Dakota" advies te geven en bieden onze VZW Dakota de kans om hun overtollige wisselstukken en instrumenten te bekomen, alvorens deze op e-Bay te koop aan te bieden!

In 2010 werd een prachtig boek gepubliceerd "SNAFU jusqu'au bout des ailes. La fabuleuse histoire d'un avion de légende". Het boek is geschreven door Olivier Paz en Béatrice Guillaume (twee bezielers van het project), uitgegeven "Cahiers du Temps". Het wordt verkocht ten voordele van "L'Association Merville Dakota" voor 29 euro. Zie ook www.batterie-merville.com



deux un «chantier de bénévoles» était organisé. Grâce à des appels dans les médias locaux, ces chantiers ont connu un beau succès. Le nombre de participants variait entre 20 et 30. Quelques professeurs et une dizaine d'étudiants du «Centre de Formation des Apprentis de l'Industrie» (CFAI) de Caen ont aussi participé aux travaux. Les étudiants CFAI ont entre autres fabriqué un nouveau tableau de bord pour le cockpit et y ont placé tous les instruments. De début janvier à la fin de mai 2008, un total de 5.000 heures de travail ont été prestées pour restaurer complètement le DC-3 et l'apprêter pour la présentation officielle du 7 juin.

Au moment de prendre congé, Jean Vergnes a chargé notre rédacteur d'un agréable message: ses collaborateurs et lui-même sont toujours prêts à conseiller notre team «Restore Dakota» et à fournir à notre asbl Dakota la possibilité de disposer des pièces de rechange et instruments excédentaires avant de les mettre en vente sur e-Bay!

Le très beau livre «SNAFU jusqu'au bout des ailes. La fabuleuse histoire d'un avion de légende» a été publié en 2010. L'ouvrage est écrit par Olivier Paz et Béatrice Guillaume (deux personnes à la base du projet) et publié par les «Cahiers du Temps». Il est mis en vente au profit de «L'Association Merville Dakota» au prix de 29 euros. Voir aussi www.batterie-merville.com



Gechiedenis van onze Dakota

Door Axel Vermeesch

Onze Dakota is een van de 9.491 toestellen die door Douglas werden gebouwd in de VSA voor de US Army Air Forces (AAF) in de jaren voor en gedurende Wereldoorlog II. Deze DC-3 toestellen kregen in de AAF de benaming C-47 Skytrain of C-53 Skytrooper. Bij de operaties in Europa en voor de landing in Normandië werd het vliegtuig door de Engelsen gedoopt tot Dakota, en werd onder die naam wereldberoemd.

Douglas bouwde het toestel in 1943 in de fabrieken van Long Beach in een serie van 70 C-47A type 60DL (constructienummer 10253) en leverde het op 15 september 1943 met serienummer 42-24391 aan de 12th Air Force/8th Troop Carrier Squadron (TCS). Vanaf 26 oktober werd het naar het oorlogsgebied van Noord-Afrika gestuurd en ingezet in Algerije en later in Italië tot augustus 1944. Na de oorlog was een groot aantal Dakota's in de AAF overbodig en op 1 april 1946 werd het toestel met 5.180 vliegreuren uit dienst genomen en te koop gezet.

De Franse regering kocht de Dakota 42-24391 voor het Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale (SGACC). Deze organisatie was in december 1945 opgericht om een duidelijke scheiding te organiseren tussen de militaire en de civiele luchtvaart boven Frankrijk. Bij de registratie kreeg het regeringstoestel de immatriculatie F-BEIG op 1 augustus 1949 (certificaat nr B02272). Vanaf 21 november werd het voor een proefperiode van een tweetal maanden door het SGACC verhuurd aan Air France. Daarna stond het vliegtuig 30 jaar in dienst van de burgerluchtvaart met achtereenvolgende thuisbases Marseille/Marignane en Paris/Le Bourget. Met de Dakota werden vanaf 1952 calibratie- en controlevluchten van radio-navigatiemiddelen uitgevoerd op de grond in Frankrijk en de Franse kolonies in Afrika. Het toestel was ingericht als een vliegend laboratorium om te experimenteren met de navigatiesystemen Consol, Decca en Loran en de controle in vlucht uit te voeren van de eerste VOR en ILS. In 1976 schafte de Franse regering het SGAC af en richtte het de Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) op. Geleidelijk schakelde de nieuwe organisatie over op moderne Franse vliegtuigen, waardoor de Dakota F-BEIG met 17.000 vliegreuren vanaf 1 januari 1978 te koop stond.

Op 24 juli 1978 kocht André Auvray, een veehandelaar uit Normandië, de Dakota en stationeerde hem op het vliegveld van Caen/Carpique om kalveren te vervoeren van Frankrijk naar Groot-Brittannië. Van januari 1979 tot juni 1980 verhuurde hij het toestel aan Bretagne Air

Notre appareil a été construit par Douglas en 1943 dans les usines de Long Beach. Il fait partie d'une série de 70 C-47A type 60DL (numéro de construction 10253) et est livré le 15 septembre 1943 avec le numéro 42-24391 à la 12th Air Force/8th Troop Carrier Squadron (TCS). À partir du 26 octobre, il participe aux opérations en Afrique du Nord (Algérie) et par la suite en Italie jusqu'au mois d'août 1944. Après la guerre, un grand nombre d'avions Dakota de l'AAF sont mis hors service car excédentaires et mis en vente à partir d'avril 1946. Le Gouvernement français acheta le Dakota 42-24391 pour le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale (SGACC). Cette organisation voit le jour en décembre 1945 pour faire une nette distinction entre l'aviation civile et militaire. Lors de l'enregistrement de l'appareil, il reçoit l'immatriculation F-BEIG à la date du 1 août 1949 (certificat B02272). A partir du 21 novembre, l'appareil est loué à Air France pour une période d'essai de deux mois. Par la suite, l'avion sera mis en service pendant 30 ans au profit de l'aviation civile au départ des aéroports de Marseille/Marignane et Paris/Le Bourget. À partir de 1952, le Dakota effectuera des vols calibrations et de contrôle des installations de radio-navigation en France et dans les colonies en Afrique. L'appareil était équipé comme un laboratoire volant en vue d'expérimentations avec les systèmes de navigation Consol, Decca et Loran et de permettre des vols de contrôle des premiers VOR et ILS. En 1976 le Gouvernement français supprime la SGAC et

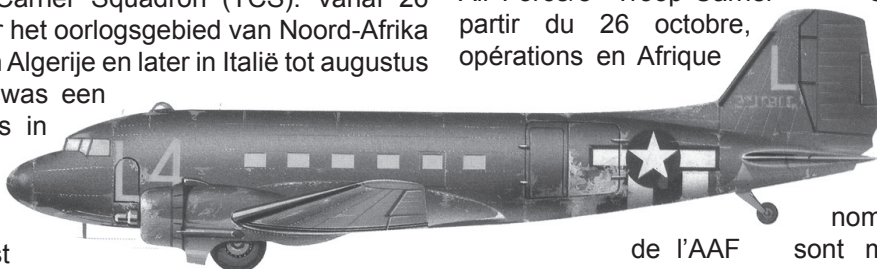
L'histoire de notre Dakota

Par Axel Vermeesch
Traduction de Michel Mandl

Notre Dakota est un des 9.491 appareils construits aux États-Unis par Douglas pour la US Army Air Forces (AAF) avant et pendant la Deuxième Guerre mondiale. Les DC-3 des AAF recevront l'appellation C-47 Skytrain ou C-53 Skytrooper. Au cours des opérations en Europe et lors du débarquement en Normandie, l'appareil est baptisé Dakota par les Britanniques. Il deviendra célèbre sous cette appellation.

Notre appareil a été construit par Douglas en 1943 dans les usines de Long Beach. Il fait partie d'une série de 70 C-47A type 60DL (numéro de construction 10253) et est livré le 15 septembre 1943 avec le numéro 42-24391 à la 12th Air Force/8th Troop Carrier Squadron (TCS). À partir du 26 octobre, il participe aux opérations en Afrique du Nord (Algérie) et par la suite en Italie jusqu'au mois d'août 1944. Après la guerre, un grand nombre d'avions Dakota de l'AAF sont mis hors service car excédentaires et mis en vente à partir d'avril 1946.

Le Gouvernement français acheta le Dakota 42-24391 pour le Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale (SGACC). Cette organisation voit le jour en décembre 1945 pour faire une nette distinction entre l'aviation civile et militaire. Lors de l'enregistrement de l'appareil, il reçoit l'immatriculation F-BEIG à la date du 1 août 1949 (certificat B02272). A partir du 21 novembre, l'appareil est loué à Air France pour une période d'essai de deux mois. Par la suite, l'avion sera mis en service pendant 30 ans au profit de l'aviation civile au départ des aéroports de Marseille/Marignane et Paris/Le Bourget. À partir de 1952, le Dakota effectuera des vols calibrations et de contrôle des installations de radio-navigation en France et dans les colonies en Afrique. L'appareil était équipé comme un laboratoire volant en vue d'expérimentations avec les systèmes de navigation Consol, Decca et Loran et de permettre des vols de contrôle des premiers VOR et ILS. En 1976 le Gouvernement français supprime la SGAC et



Services om vluchten te verzekeren tussen Dinard/Pleurtuit/Saint-Malo en de kanaaleilanden Jersey en Guernsey. Uitgerust met 36 zetels, charterde Pionair verschillende keren het vliegtuig.

Vanaf november 1980 tot april 1984, huurde Normandie Air Services het toestel om chartervluchten uit te voeren vanuit Caen/Carpiquet. In januari 1982 werd de Dakota



ingezet gedurende de rally Paris-Dakar.

De chartermaatschappij Stellair Transports Aériens uit Nantes kocht het vliegtuig van A. Auvray op 13 april 1984. Op 3 augustus 1985 kreeg het de naam "le petit prince" als lofbetuiging aan de Franse piloot-schrijver Antoine de Saint-Exupéry. Deze maatschappij voerde o.a. vluchten naar Afrika uit voor de Club Med met het opschrift "Africatours" op de romp geschilderd.

Op 24 januari 1986 verkocht Stellair Transports Aériens het vliegtuig aan de financierings- en verhuurmaatschappij MC-CIC Bail, een «sale and lease back» operatie tot 6 oktober 1988.

In 1989 verscheen de Dakota F-BEIG met 19.300 vlieguren op de tweedehandsmarkt en werd aangekocht door de pas opgerichte Luxemburgse maatschappij Legend-Air uit Rambrough. De aandeelhouders van die maatschappij waren Christian Vandersleyen (Luxair), Jan Mante (Luxair), Freddy Van Dijck (Sabena) en Luc Mellaerts (Overseas National Airways).

Op 9 oktober landde piloot Roland Bousquet met het vliegtuig op de luchthaven van Zaventem. De stichters van Legend-Air hadden de bedoeling de Dakota te herschilderen in de Sabena-kleuren uit 1956 met immatriculatie OO-AUL, Sabena weigerde echter haar akkoord te geven. Na maanden van administratieve ellende, werd de Dakota in het groothertogdom Luxemburg geregistreerd als LX-DKT in juli 1990.

De Dakota voerde zijn eerste vlucht uit met registratie LX-DKT op 15 juli 1990 van Zaventem naar Dinard voor een onderhoudsbeurt. Het toestel kreeg een nieuwe configuratie met 28 passagierszetels. Vanaf oktober begon Legend-Air nostalgie-vluchten aan te bieden en aldus de luchtvaart te promoten. Op 27 en 28 oktober werden de eerste vluchten uitgevoerd in samenwerking met de autofabrikant Volvo.

In 1991 richtten Jean-Marie Van Boxmeer, Robert



créé la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). La nouvelle organisation acquiert progressivement des appareils français plus modernes et le Dakota F-BEIG qui totalise 17.000 heures de vol est mis en vente à partir du 1 janvier 1978.

Le 24 juillet 1974, le Normand André Auvray, un marchand de bétail, achète le Dakota. Il est stationné à Caen/Carpiquet pour le transport de veaux de la France vers la Grande-Bretagne. De janvier 1979 à juin 1980, il prête l'appareil à la compagnie Bretagne Air Services pour effectuer des vols entre Dinard et les îles anglo-normandes Jersey et Guernsey. Equipé de 36 sièges, l'avion est loué à plusieurs reprises à Pionair.

De novembre 1980 jusqu'en avril 1984, l'appareil est loué par Normandie Air Services pour des vols charters au départ de Caen/Carpiquet. En janvier 1982, l'avion est mis en œuvre au profit de l'organisation du Paris-Dakar.

Le 13 avril 1984, la compagnie charter Stellair Transports Aériens de Nantes rachète l'avion d'André Auvray. Le 3 août 1985, l'appareil est baptisé «Le petit prince» en hommage à l'aviateur-écrivain français Antoine de Saint-Exupéry. La compagnie effectuera e.a. des vols vers



l'Afrique pour le compte du Club Med, l'appareil portant l'inscription "Africatours" sur le fuselage.

Le 24 janvier 1986, Stellair Transports Aériens vend l'avion à la compagnie de financement locatif MC-CIC Bail pour le relouer à cette même compagnie, une opération «sale and lease back», jusqu'en octobre 1988.

En 1989, le Dakota F-BEIG apparaît sur le marché d'occasion avec 19.300 heures de vol. Il est acheté par la compagnie luxembourgeoise Legend-Air, nouvellement créée. Les actionnaires de la compagnie sont Christian Vandersleyen (Luxair), Jan Mante (Luxair), Freddy Van Dijck (Sabena) et Luc Mellaerts (Overseas National Airways).

Le 9 octobre, Roland Bousquet atterrit l'appareil sur l'aérodrome de Zaventem. Les fondateurs de Legend-Air avaient l'intention de peindre le Dakota aux couleurs de la Sabena de 1956 avec l'immatriculation OO-AUL. La compagnie nationale refusa de marquer son accord. Après des mois de tergiversations administratives, en juillet 1990, le Dakota est finalement enregistré au Grand-Duché de Luxembourg avec l'immatriculation LX-DKT.

L'appareil effectue son premier vol Bruxelles-Dinard le 15 juillet 1990 en vue d'y subir une opération de

Matthijsen en Fernand Van de Plas de VZW Dakota Unlimited om de Legend-Air Dakota te promoten voor vulgarisatievluchten en luchtvaartmeetings. Zo bekwamen voor 1991 een goed gevuld vliegprogramma: 19 en 20 mei Flanders Fly In te Wevelgem, 23 mei Jeugd & Luchtvaart te Antwerpen, 20 en 21 juli rondvluchten boven de kust vanuit Oostende, 7 en

8 september Warbirds Air Show te Zoersel en op 24 september rondvluchten boven Antwerpen vanuit Deurne. In 1992 sloot Legend-Air een samenwerkingsakkoord met Air Dakota, een Franse maatschappij uit Pontoise om de Dakota LX-DKT samen te gebruiken. Nog hetzelfde jaar werd deze samenwerking stopgezet en kwam er ook een einde aan de samenwerking tussen Legend-Air en de VZW Dakota Unlimited. Maar Legend-Air ging door met vliegen, nu met het logo van de nieuwe sponsor Diners Club op de staart van de Dakota.

In juli worden nostalgievluchten uitgevoerd van op het vliegveld van Oostende. De vlucht op 21 juli zou de laatste vlucht van de oude Dakota worden, want in de nacht van 21 op 22 juli barste een hevige storm los aan de kust. Het vliegtuig, dat geparkeerd stond naast een Boeing B-707-330B van de maatschappij Seagreen Air Transport uit Antigua en Barbuda, werd door de wind weggeblazen en kwam in botsing met de B-707. De schade aan het staartvlak, een vleugel en een rolroer van de Dakota waren aanzienlijk.

Legend-Air vroeg de Amerikaan Jim Mac Yvor, werkzaam op het vliegveld van Oostende, om het vliegtuig te herstellen. Nadat een overeenkomst was afgesloten, begonnen de discussies over betalingen en waarborgen. De zaak liep uit de hand en de herstellingen werden gestaakt.

In de periode april-mei 1993 trok het Bureau Veritas het vliegwaardigheidscertificaat van het vliegtuig in. Er volgde ook een gerechtelijke procedure waardoor het vliegtuig op de luchthaven van Oostende aan de ketting werd gelegd. De Dakota LX-DKT stond van juli 1992 tot maart 2011 buiten, ten prooi aan vandalisme en en aan de natuur, o.a. wind, regen, vorst, luchtvochtigheid en zout. Met de steun van Defensie bracht de VZW Dakota het beroemde vliegtuig over naar een veilige plaats in de kasernen Groenveld te Melsbroek.

Bronnen: Archieven VZW Dakota, M. Huart en J-M Van Boxmeer; boek "Les ailes d'une administration, le groupement aérien du SGACC, 1945-1973" (Paris 2011); Capital juillet-août 2011.



maintenance, 28 sièges passagers y sont installés. À partir du mois d'octobre, Legend-Air va proposer des vols nostalgiques en vue de promouvoir l'aviation. Les premiers vols ont lieu les 27 et 28 octobre en collaboration avec la firme Volvo.

En 1991, Jean-Marie Van Boxmeer, Robert Matthijsen et Fernand Van de Plas créent l'ASBL Dakota Unlimited afin de promouvoir

Legend-Air, notamment pour les vols de vulgarisation et la participation aux meetings aériens.

L'appareil participe à bons nombres d'activités en 1991: les 19 et 20 mai il est au Flanders Fly In à Wevelgem; le 23 mai, jeunesse et Aviation à Anvers; les 20 et 21 juillet il évolue le long de la côte au départ d'Ostende; les 7 et 8 septembre, il participe au Warbirds Air Show à Zoersel et le 24 septembre il survole Anvers au départ de Deurne.

En 1992, Legend-Air entame une collaboration avec la société française Air Dakota de Pontoise afin d'exploiter ensemble le Dakota LX-DTK. Encore la même année, on mettait fin à cette collaboration et aussi à la coopération Legend-Air et l'ASBL Dakota Unlimited. Mais Legend-Air poursuit ses activités, maintenant avec sur la queue du Dakota le logo «Diners Club» du nouveau sponsor. En juillet, des vols nostalgiques ont lieu au départ d'Ostende. Le vol effectué le 21 juillet, sera le dernier, car au cours de la nuit du 21 au 22, un violent orage balaye la côte. L'appareil était stationné à côté d'un Boeing-707 de la compagnie Seagreen Air Transport de Antigua et Barbuda. Soufflé par le vent, le vieux Dakota entre en collision avec le B-707. Les dégâts à la queue et à une aile sont considérables.

Legend-Air contacte l'Américain Jim Mac Yvor, travaillant sur l'aérodrome d'Ostende, pour restaurer l'appareil. Des discussions concernant les paiements et les garanties mettent fin à l'accord qui avait été conclu entre les différentes parties et les travaux de réparations sont arrêtés.

Vers avril-mai 1993, le Bureau Veritas retire le certificat de navigabilité de l'appareil. Une procédure judiciaire est entamée et l'avion est mis sous scellés par la Justice. L'avion Dakota LX-DKT restera à Ostende de juillet 1992 à mars 2011 en proie aux intempéries (vent, pluies, gel, humidité et sel) et au vandalisme. Grâce au soutien de la Défense, l'ASBL Dakota est parvenue à transférer le célèbre appareil en lieu sûr à la caserne Groenveld de Melsbroek.

Sources: Archives ASBL Dakota, M. Huart et J-M Van Boxmeer; livre "Les ailes d'une administration, le groupement aérien du SGACC, 1945-1973" (Paris 2011); Capital juillet-août 2011.



1 April 1990:

Repatriëring van Patrick Haemers, mission Impossible?

Door Wilfried De Brouwer.

In de jaren 80 was België in de ban van hold-ups en gangster-raids in pure Hollywood stijl. Bij de meeste van die overvallen vielen slachtoffers. Na intensief speurwerk bleek dat twee gangsterbendes actief waren; de eerste was de zogenaamde "Bende van Nijvel" die verantwoordelijk was voor een aantal brutale overvallen op warenhuizen; de tweede was de "Bende van Haemers" die in totaal vijf overvallen pleegden op geldtransporten.

Als coup de théâtre zou de bende van Patrick Haemers op 13 januari 1989 de ex-eerste minister en miljardair Paul Vanden Boeynants (VdB) ontvoeren en gedurende een 30-tal dagen vasthouden in een villa in het Franse Le Touquet. VdB onderhandelde zelf de condities voor zijn vrijlating die hij voor 63 miljoen BF kon bedingen. De som werd overgemaakt via een vriend in het Zwitserse Genève.

Het duurde niet lang vooraleer Justitie de bende op het spoor kwam en Patrick Haemers, zijn vrouw Denise Tyack en één van hun handlangers, Axel Zeyen, werden gevat in Recife, Brazilië. Begin maart 1990 bekwam de Belgische justitie hun uitlevering en gaven de Braziliaanse autoriteiten de toelating om hen terug te vliegen naar België.

Er waren echter een paar technisch-juridische aspecten verbonden aan deze opdracht:

- Aangezien de uitlevering beperkt was tot een bilateraal akkoord tussen Brazilië en België mochten geen andere landen betrokken worden in dit proces. Het gevolg was dat de overvlucht rechtstreeks moest gebeuren, dus zonder tussenlanding. Bij een eventuele tussenlanding zouden de plaatselijke autoriteiten één of meerdere passagiersbendeleden kunnen gevangen nemen voor vermeende misdaden in het betrokken land, waarna een nieuwe uitleveringsprocedure zou moeten starten.

- De echtgenote van Haemers had de Franse nationaliteit en het overvliegen van Frankrijk moest vermeden worden. Volgens justitie waren de internationale regels niet duidelijk of het luchtruim van een land al dan niet behoort tot het nationaal grondgebied. Indien dit wel het geval zou zijn zouden, bij gebruik van het Franse luchtruim, de advocaten van Denise Tyack haar uitwijzing naar Frankrijk kunnen eisen, zelfs na haar aankomst in België.

- Er waren geen rechtstreekse commerciële vluchten

1 Avril 1990:

Le rapatriement de Patrick Haemers, mission Impossible?

Par Wilfried De Brouwer

Traduction de Jacques de Brouwer

Dans les années 80, la Belgique était sujette à des hold-up et des raids de gangster dans le plus pur style hollywoodien. Dans la plus part de ces attaques, on dénombrait des victimes. Après d'intenses recherches, il apparut que ces attaques étaient l'œuvre de deux bandes. La première appelée "la bande de Nivelles" était responsable de plusieurs attaques sur des supermarchés; la seconde appelée "la bande de Haemers" avait à son actif cinq attaques sur des fourgons de transport d'argent.

Comme coup de théâtre, la bande de Patrick Haemers se signala par l'enlèvement et la séquestration pendant une trentaine de jours dans une villa du Touquet (France) de l'ex-premier ministre et milliardaire Paul van den Boeynants (VDB). Celui-ci négocia lui-même les conditions de sa remise en liberté pour un montant de 63 millions. Cette somme fut versée par le biais d'un ami sur un compte en Suisse à Genève.

Cela ne demanda pas longtemps à la justice de retrouver la trace de la bande et de faire mettre, Patrick Haemers, sa femme Denise Tyack et un de leurs comparse Axel Zeyen sous les verrous à Recife au Brésil. C'est en mars 1990 que la Belgique obtint leurs extraditions et que le Brésil donna l'autorisation de les ramener en Belgique par avion.

Il y avait quand même de sérieux problèmes juridiques et techniques liés à ce transfert:

- Etant donné que l'extradition était limitée à un accord bilatéral entre la Belgique et le Brésil, aucun autre pays ne pouvait être impliqué dans ce processus. Par conséquent, le vol devait se faire d'un trait, sans escale intermédiaire. En effet lors d'une escale éventuelle, les autorités locales auraient pu emprisonner l'un ou l'autre passager transitaire sur base de soupçons de méfaits commis dans le pays en question et obliger ainsi la Belgique à entamer de nouvelles procédures d'extradition.

- L'épouse de Haemers avait la nationalité française et le survol de la France devait donc être évité. En effet, la Justice ne parvenait pas à trouver dans les règlements internationaux, une réponse claire à la question de savoir si l'espace aérien au dessus d'un pays appartenait oui ou

tussen Brazilië en België. Justitie moest dus een speciaal vliegtuig charteren; maar de toenmalige privé-jets hadden onvoldoende actieradius om de afstand in één vlucht te overbruggen.

- Patrick Haemers was betrokken geweest in illegale activiteiten van diverse milieus. Uit schrik dat hij zou gaan klikken zagen bepaalde ex-collega's hem liever dood dan levend in de handen van de Belgische Justitie. Huurmoordenaars vinden is niet moeilijk, vooral in Brazilië, en deze werden in staat geacht om met de meest moderne middelen een vliegtuig neer te halen. De timing en verloop van de vlucht moesten dus absoluut geheim gehouden worden. Dit was een bijkomend argument om geen tussenlanding te maken en de uiteindelijke bestemming in België niet kenbaar te maken.

Aldus kwam Justitie aankloppen bij de Belgische Luchtmacht om te onderzoeken of de opdracht kon uitgevoerd worden.

In die tijd was luitenant-kolonel Axel Vermeesch hoofd van de sectie luchttransport in de staf van de Luchtmacht (VS3/Tpt). Zijn rechtstreekse baas (VS3) was kolonel W. De Brouwer, ex-korpscommandant van de 15 Wing en gekwalificeerd boordcommandant op C-130.

De uitvoering van de zending werd besproken tussen Justitie, VS3 en VS3/Tpt. Het was A. Vermeesch die zaterdag 1 april voorstelde als dag van aankomst in België.

Justitie vond dat een goed idee en aanvaardde de opdracht in functie van die dag te plannen.

Aan de 15 Wing werd gevraagd een berekening te maken van het vluchtprofiel met C-130. Voor de gelegenheid werden bepaalde uitzonderingen (waivers) toegestaan:

- De minimum fuel bij landing werd verlaagd van 9000 Lbs tot 6000 lbs, wat nog steeds binnen de normen was van de burgerluchtvaart.

- De beperking van de maximale hoogte van 27.000 voet met passagiers werd opgeheven. De passagiers moesten gebriefd worden over het gebruik van zuurstofmaskers in het vliegtuig.

- Als maximum "crew duty time" zouden de criteria voor operaties gelden: 18 uur.

De 15 Wing deed een simulatie van de vlucht met de meteogegevens die op dat ogenblik toepasselijk waren en de respons was: "Mission Impossible". De afstand Brussel

- Recife was meer dan 4.000 NM in vogelvlucht. De omweg rond Frankrijk zou nog een bijkomende 150 NM aan het traject toevoegen. Aan een kruissnelheid van 290 KTAS, en rekening houdend met klim- en daalprocedures was dit een vlucht van ruim boven de 15 uur en dit was onmogelijk met een C-130. Nochtans leerde een vlugge berekening dat een gemiddelde "tailwind" van 30 Kts voldoende zou zijn om de afstand in één vlucht te overbruggen.

Wegens de complexiteit en de gevoelige politieke aspecten

non au territoire national. Au cas où cela aurait été le cas, suite au survol du territoire français, les avocats de Denise Tyack auraient pu réclamer son extradition vers la France même après son arrivée en Belgique.

- Il n'y avait pas de vols commerciaux directs entre la Belgique et le Brésil. La Justice devait donc louer les services d'un avion spécial mais les jets privés de l'époque n'avaient pas de rayon d'action suffisant pour effectuer ce vol en une étape.

- Patrick Haemers étant impliqué dans des activités illégales avec plusieurs milieux et de peur qu'il puisse en raconter trop, plusieurs de ses anciens collègues l'espéraient le voir plutôt mort que vivant dans les mains de la justice belge. Trouver des tueurs professionnels n'est pas difficile surtout au Brésil, et ceux-ci étaient jugés capables d'abattre un avion avec les moyens les plus modernes. Le timing et le déroulement du vol devait donc être tenu rigoureusement secret. Ceci était donc un argument supplémentaire pour

ne pas faire d'escale intermédiaire et pour ne pas divulguer la destination finale en Belgique.

C'est ainsi que la Justice vint frapper à la porte de la Force Aérienne Belge pour étudier la possibilité d'exécuter de cette mission. A cette époque, le lieutenant-colonel Axel Vermeesch dirigeait la section transport aérien à l'état-major de la force aérienne (VS3/Tpt). Son chef direct (VS3) était le colonel W. De Brouwer,



ancien chef de corps du 15 Wing et commandant de bord qualifié sur C-130.

L'exécution de la mission fut discutée entre la Justice, VS3, et VS3/Tpt. C' était A. Vermeesch qui proposait le samedi 1 avril comme date de l'arrivée en Belgique. La Justice trouvait que c'était une bonne idée et acceptait de planifier la mission en fonction de cette date.

Il fut demandé au 15 Wing de calculer le profil de la mission et certaines dérogations (waivers) furent accordées pour l'occasion:

- Le fuel minimum à l'atterrissage fut abaissé de 9000 à 6000 lbs ce qui restait encore bien au-dessus des normes civiles.

- La limitation en altitude à 27.000 ft avec passagers fut supprimée. Les passagers devant recevoir un briefing sur l'usage des masques à oxygène dans un avion.

- Pour la durée maximum des prestations équipages il serait fait usage des critères d'opérations: 18 heures.

Le 15 Wing effectua une simulation du vol avec les conditions météo du moment et la réponse fut: "Mission impossible". La distance Bruxelles - Recife était de plus de 4.000 NM à vol d'oiseau. Le détour pour éviter la France ajouterait encore 150 NM de plus au voyage. A la vitesse croisière de 290 KTAS et en tenant compte du temps de montée et de descente, ce serait un vol de plus de 15 heures ce qui est impossible pour un C-130. Cependant un

van deze zending werd tussen de staf van de luchtmacht en de bevelhebber van de 15 Wing, kolonel JP. Shoups, overeengekomen dat VS3 zelf de vlucht zou uitvoeren als boordcommandant. Ook wegens de lange vluchtduur werd de normale bemanning versterkt met een tweede boordcommandant en een bijkomende navigator.

VS3 en VS3/Tpt namen een aantal voorzorgen om de vlucht uit te voeren:

- Aan VS3 Ctl/Met werd gevraagd om de weerkaarten over de Atlantische Oceaan van dichtbij te volgen. Aangezien Justitie een paar dagen nodig had om de nodige coördinatiemaatregelen ter plaatse te nemen moest een voorspelling gemaakt worden van de gemiddelde wind op het traject minstens één week voor de dag van uitvoering.

- In geval het nodig zou zijn te "refuellen" was het best dit te doen in een land dat de minste politieke problemen zou stellen. De keuze viel op Gibraltar dat min of meer op de route lag en Brits grondgebied was. VS3 nam de Britse militaire attaché in vertrouwen en wees op het gevoelig aspect en het discreet karakter van deze zending. Het antwoord van de Britse ambassade was even spontaan als laconiek: "Transport aircraft of the Belgian Air Force are allowed to refuel anytime in Gibraltar. Nevertheless, embarkment or disembarkment of passengers is not authorised." Een voorbeeld van Brits flegma! Patrick Haemers en zijn handlangers zouden niet toegelaten worden voet op de grond te zetten in Gibraltar. Van aanhouding en heruitwijzing was dus geen sprake.

- De metalen kooi die beschikbaar was in de 1ste Wing en gebruikt werd om fietsen te vervoeren bij schietperiodes in Corsica leek de beste oplossing om de drie gelegenheidspassagiers te vervoeren zonder dat zij de ganse vlucht geboeid zouden moeten blijven. De kooi had een stevige metalen structuur en bood meer dan voldoende ruimte voor drie matrassen. Met de 15 Wing werd afgesproken om de kooi op te pikken in Bevekom en klaar te maken voor de reis naar Brazilië.

De commandant van de 15 Wing maakte een soort operatieplan. Aangezien de geheimhouding van Haemers terugkeer primordiaal was en, rekening houdend met de openheid van de HF-communicaties, (elke radioamateur kon de gesprekken tussen de vliegtuigen en het wing operatiecentrum (W Ops) beluisteren) werd afgesproken



rapide calcul, où l'on prendrait en compte un vent arrière moyen de 30 Kts, convainquit tout le monde que cette distance pouvait être franchie facilement en une étape.

Etant donné la complexité et les aspects politiquement sensibles de cette mission, il fut décidé entre l'état-major de la force aérienne et le commandant du 15 Wing, le colonel JP. Schoups, que VS3 effectuerait lui-même la mission comme commandant de bord. Vu la durée du vol, l'équipage normal était renforcé un deuxième commandant de bord et d'un deuxième navigateur.

VS3 et VS3/Tpt prirent d'autre part certaines précautions pour exécuter la mission:

- Il fut demandé à VS3/Ctl/Met de suivre avec attention les cartes météo couvrant l'océan Atlantique. Etant donné que la Justice avait besoin de quelques jours de préavis pour pouvoir prendre sur place les mesures de coordination qui s'imposaient, il fallait faire une prévision d'une semaine à l'avance sur les vents moyens qui seraient rencontrés sur le trajet le jour de l'exécution de la mission.

- Au cas où il faudrait faire une escale de ravitaillement, il était bon de trouver un pays qui ferait le moins de difficultés. Le choix tomba sur Gibraltar qui se trouvait plus ou moins sur le trajet et qui était en territoire britannique. VS3 mis l'attaché militaire britannique dans la confiance en insistant sur les aspects sensibles et le caractère confidentiel de la mission. La réponse de l'ambassade

britannique fut aussi rapide que laconique: "Les avions de transport de la Force Aérienne Belge sont autorisés à se ravitailler en carburant à tout instant à Gibraltar. Cependant l'embarquement ou le débarquement de passagers n'est pas autorisé." Un bel exemple du flegme britannique! Haemers et ses compagnons ne seraient pas autorisés à mettre un pied sur Gibraltar. Il n'était donc pas question d'arrestation et d'extradition.

- La cage métallique disponible au 1 Wing et utilisée pour le transport des vélos lors des campagnes de tir en Corse semblait être la meilleure des solutions pour transporter ces trois passagers occasionnels sans qu'ils doivent être menottés et enchaînés durant toute la durée du trajet. Le caisson avait une structure métallique solide et permettait d'y placer trois matelas. Il fut admis que le 15 Wing irait chercher la palette à Beauvechain pour l'adapter au



zo weinig mogelijk de HF-radio te gebruiken en te werken met codenamen.

De relevante vliegvelden kregen elk een codenaam en de boordcommandant zou slechts op het einde van de vlucht door VS3/TPT ingelicht worden over de bestemming in België. Ook kregen de voornaamste acteurs een individueel "call sign": de boordcommandant (VS3) is "Caesar", de bevelhebber van de 15 Wing "Ambiorix" en de coördinator tussen Justitie en de luchtmacht (VS3/Tpt) "Atilla".

Lang moest de staf van de luchtmacht niet wachten vooraleer de meteo gunstige winden voorspelde. Vanaf de derde week van maart werd justitie verwittigd dat het "venster open was". De coördinatie met de Braziliaanse politie en de veiligheid in het vliegtuig tijdens de vlucht zouden verzekerd worden door het Speciaal Interventie Escadron (SIE) van de Rijkswacht, de zogenaamde "Groep Diane". Een tiental leden van deze groep vlogen naar Recife met een commerciële vlucht en vanaf dat ogenblik was het enkel wachten op het groen licht vanuit Brazilië om met de C-130 te vertrekken. Dit alles gebeurde zeer discreet en weinigen waren op de hoogte van het vertrek van het SIE. Ook was het merkwaardig dat zelfs de nieuwsmedia hun vertrek hadden gemist.

Op donderdagmiddag 29 maart was het zover. De staf luchtmacht werd formeel ingelicht dat "het pakket" in Recife klaar was en in de vroege avond vertrok de CH-05 richting Zuid-Amerika. De bemanning bestond uit boordcommandant W. De Brouwer, 2de boordcommandant M. De Geest, copiloot Vandervelpen, navigators L. Van Belle en Y. Steenssens, flight engineer K. De Haes en loadmaster Toussaint. Na een "refueling stop" in Gran Canaria landde het vliegtuig op vrijdag 30 maart kort voor de middag in Recife. Het traject van 4.200 NM werd afgelegd in 15u30 wat reeds een eerste indicatie was dat de wind uit de goede richting kwam. Het vliegtuig werd geparkeerd op de VIP parking en na de nodige verfrissing werd de crew naar het hotel gebracht; echter niet zonder eerst een snack te hebben genomen op een terrasje bij het prachtige strand van Recife.

Veel tijd om te genieten van de exotische omgeving had de bemanning niet. Uit een eerste contact met de chef van het SIE bleek dat alles geregeld

was om reeds 's anderendaags in de vroege namiddag terug te vliegen naar België. Het goed nieuws was dat dezelfde avond de bemanning en de mensen van het SIE door de lokale politie uitgenodigd werden op een etentje in een typisch Braziliaans visrestaurant. Zelden voelde een bemanning van de 15 Wing zich zo goed beschermd; langs de ene kant de "Groep Diane" en langs de andere kant onze gastheren die hun pistolen gecamoufleerd hadden onder hun vrijetijdskledij.

voyage vers le Brésil

Le commandant du 15 Wing élaborera un plan d'opération. tant donné que le secret concernant le retour de Haemers était primordial et en tenant compte de l'aspect public des communications en HF. Comme tous les amateurs radios pouvaient écouter les conversations entre l'avion et le centre d'opération du 15 Wing (W Ops), il fut décidé de réduire au minimum les conversations en HF et d'utiliser des noms de code. Les aérodromes impliqués reçurent tous un nom de code et ce n'est qu'en fin du vol que VS3/Tpt communiquait au commandant de bord la destination en Belgique.

- Tous les acteurs principaux se virent octroyé d'un «call sign» individuel: le commandant de bord (VS3) est «César», le commandant du 15 Wing «Ambiorix» et le responsable de la coordination entre la Justice et la force aérienne (VS3/Tpt) «Attila».

L'état-major de la force aérienne ne du pas attendre longtemps avant de recevoir de la météo des prévisions de vents favorables. A partir de la troisième semaine de mars, la Justice reçut la notification que la "fenêtre était ouverte". La coordination avec la police brésilienne et la sécurité dans l'avion serait assurée par l'Escadron Spécial d'Intervention (ESI) de la Gendarmerie, le "groupe Diane". Une dizaine de membres de ce groupe prirent un avion commercial pour Recife. A partir de cet instant, il ne restait plus qu'à attendre l'accord en provenance du Brésil pour partir avec le C-130. Tout se passa très discrètement et bien peu furent au courant du départ de l'ESI. Il est même étonnant que même les médias avaient loupé leur départ.

C'est le jeudi 29 mars à midi que le signal fut donné. L'état-major fut averti formellement que le "paquet" était prêt à Recife et le soir même le CH-05 décollait pour l'Amérique du Sud. L'équipage était composé de W. De Brouwer, commandant de bord; M. De Geest, 2ième commandant

de bord; Vandervelpen, copilote; L. Van Belle et Y. Steenssens, les navigateurs; K. De Haes, flight engineer et le loadmaster Toussaint. Après un bref ravitaillement aux Canaries, l'avion atterrit le vendredi 30 mars peu avant midi à Recife. Le traject de 4200 NM fut accompli en 15h30 ce qui donnait déjà une première indication qu'au retour le vent serait favorable. L'avion fut parké sur l'emplacement réservé aux VIP et après un rapide rafraichissement, l'équipage fut conduit à son hôtel en passant par une terrasse de la magnifique plage de Recife pour

y prendre un snack bien mérité.

L'équipage ne reçut cependant pas beaucoup de temps pour profiter de l'environnement exotique. Lors du premier contact avec le chef de l'ESI, il apparut rapidement que tout était prêt pour repartir le lendemain après-midi vers la Belgique. La bonne nouvelle qui suivit fut que le soir même, l'équipage et les hommes de l'ESI étaient invités par la police locale pour souper dans un restaurant typiquement brésilien spécialisé en fruits de mer. Rarement, un équipage



Op zaterdagmiddag 31 maart, werd de crew naar de vlieghaven gebracht waar de boordcommandant omstandig werd gebriefd door de chef van de politie en duidelijke instructies kreeg. Eens de gevangenen aan boord moest het vliegtuig zo vlug mogelijk opstijgen. ATC toelating en radio transmissies waren overbodig; opstarten, taxiën en opstijgen zou gebeuren in totale radio stilte. De piloten voelden zich wat onwennig bij dergelijke aanpak. Recife was een vrij druk burgervliegveld en zonder enig radiocontact opstijgen leek vrij riskant. De politiechef verzekerde echter dat dit niet ongewoon was in Brazilië en dat alles geregeld was met de luchtverkeerscontrole.

De taxiweg was volledig beveiligd vanaf de parkeerplaats tot het begin van de startbaan, aan beide kanten stond om de 50 meter een gewapende politieman.

De gevangenen werden aangevoerd in twee afzonderlijke helikopters die neerstreken vlak naast de C-130. Zij werden gefouilleerd, onmiddellijk aan boord gebracht en vijf minuten later was het vliegtuig aan het taxiën tussen een nooit geziene erehaag van bewapende politiemensen.

Er waren geen vliegtuigen in de nadering en zonder enige bla-bla werd opgestegen richting zuid. Anticiperend dat mogelijk geschut in het verlengde van de startbaan was opgesteld werd onmiddellijk na take-off, dus nog voor de helft van de startbaan, een linkse bocht op lage hoogte richting kust uitgevoerd. Het vliegveld ligt vlakbij de kust en de bewoners van de appartementsgebouwen en de hotelgasten zullen wel even opgekeken hebben wanneer zij een C-130 tussen de gebouwen door zagen laveren. Eens boven het water was de "kust veilig" en kon een normale vlucht aangevat worden over de oceaan. De ATC gaven de volledige vrijheid om de route en hoogte zelf te kiezen en de navigators deden hun best om het optimaal profiel te berekenen.

De volgende stap was dat "Atilla" moest verwittigd worden dat de C-130 op terugvlucht was. Dit bleek echter moeilijker dan verwacht omdat HF- communicaties zeer slecht werken bij zonsondergang en de dag/nachtlijn op dat ogenblik tussen België en Brazilië lag. Er moest dus gewacht worden tot het vliegtuig de nachtlijn bereikte.

In België was het dus in het midden van de nacht toen de "Caesar" via Stockholm Radio contact kreeg met "Atilla". Groot was de verbazing van mevrouw Vermeesch die de telefoon opnam en iemand aan de lijn kreeg die zich aanmeldde als "Caesar". Zij dacht met een grapjas te maken te hebben en antwoordde "hier Cleopatra!". "Caesar" vroeg haar om met "Atilla" te spreken. Toen zij enigszins aarzelde werd haar voorgesteld die kerel die naast haar lag te slapen wakker te maken om hem te melden dat er werk op de plank was. En inderdaad, "Atilla" was verbaasd te horen dat het vliegtuig reeds onderweg was en dat het in de voormiddag van 1 april zou aankomen in België. "Atilla" zou het nodige doen om Justitie te verwittigen en de boordcommandant bij een volgende contact laten weten op welk vliegveld hij moest landen.

De vlucht verliep optimaal en de gemiddelde "tailwind" bleek voldoende om in één vlucht naar België te terug te keren, "refuelling" in Gibraltar bleek niet nodig. "Caesar" ging een kijkje nemen in de cargo en Patrick Haemers lag rustig te slapen in de armen van zijn vrouw Denise.

Bij een volgende contact met "Atilla" kon "Caesar" bevestigen dat het een rechtstreekse vlucht zou worden en als bestemming "Pondorosa" doorgeven, het codewoord

du 15 Wing se sentit si bien protégé lors d'un repas avec d'un côté le "groupe Diane " et de l'autre la police locale qui avait des difficultés à camoufler leurs pistolets sous leurs tenues de sorties.

Samedi le 31 mars à midi, l'équipage fut conduit à l'aérodrome où le commandant de bord reçut de la part du chef de la police locale un briefing détaillé et des instructions claires. Une fois les prisonniers à bord, l'avion devait décoller le plus rapidement possible. La communication radio et les autorisations du contrôle aérien étaient superflues, démarrer, taxier et décoller devaient se faire sans contact radio. Les pilotes ne se sentaient pas rassurés par cette façon de faire. Recife était un aérodrome civil très fréquenté et décoller sans aucun contact radio leur semblait fort risqué. Le chef de la police lui certifia que ceci n'était pas une procédure inhabituelle au Brésil et que tout était arrangé avec le contrôle aérien.

Le taxiway du parking jusqu'au point de décollage était entièrement sécurisé par l'emplacement d'un policier tous les 50 mètres des deux côtés.

Les prisonniers furent amenés par deux hélicoptères qui se posèrent à côté du C-130. Après avoir été fouillés ils furent embarqués dans l'appareil et cinq minutes plus tard l'avion commençait son taxi entre une haie d'honneur jamais vue auparavant, de policiers armés.

Il n'y avait pas d'appareils en approche et c'est donc sans aucun bla-bla que le décollage pu se faire et que l'avion pu mettre cap au sud. Afin d'anticiper tous tirs en provenance de l'axe de la piste, immédiatement après le décollage donc vers le milieu de la piste, un virage à gauche fut entamé à basse altitude en direction de la côte. L'aérodrome est situé près de la côte et les habitants des appartements ainsi que les clients des hôtels auront du se poser des questions lorsqu'ils virent un C-130 se faufiler entre les buildings.

Une fois survolé la côte, le vol normal pu être entamé au-dessus de l'océan. L'ATC donna toutes libertés pour choisir la route et l'altitude de vol ce qui permit aux navigateurs de calculer le profil de vol optimal.

C'était le moment d'avertir «Atilla» que le C-130 avait entamé son voyage de retour. Cela fut cependant plus difficile que prévu car les communications en HF fonctionnent très mal au coucher du soleil et comme la ligne de séparation jour/nuit se trouvait à cet instant juste entre le Brésil et la Belgique. Il fallu donc attendre que l'avion atteigne la ligne de nuit.

On était donc au milieu de la nuit en Belgique, quand «César» contacta «Atilla» par Stockholm Radio. Quel ne fut pas l'étonnement de madame Vermeesch lorsqu'elle décrocha le téléphone d'entendre un certain «César». Elle croyait que c'était un farceur, et lui répondait «ici Cléopatre!». «César» la demandait de pouvoir parler à «Atilla». Comme elle hésitait à poursuivre la conversation il lui fut demandé de réveiller le gaillard qui dormait à côté d'elle pour lui dire qu'il y avait du travail sur la planche. En effet, «Atilla» était tout étonné d'entendre que l'avion était déjà en route et qu'il serait déjà en Belgique le matin du 1 avril. «Atilla» fit le nécessaire pour prévenir la Justice et pour donner lors du prochain contact avec le commandant de bord, le nom de l'aérodrome où devrait atterrir l'avion.

Le vol se déroula de façon optimale et le vent arrière étant suffisant il permettrait d'atteindre la Belgique en un vol et de supprimer ainsi l'escale à Gibraltar. «César» alla jeter

voor Koksijde.

De Spaanse ATC keek wel even op toen gevraagd werd om van La Coruna in Spanje naar België te vliegen via Land's End in het UK. Er was heel wat overtuigingskracht nodig dat dit geen aprilgrap was maar "een militaire oefening". Ook London Radar was verrast toen ze plotseling een C-130 zagen opduiken zonder vluchtplan. Toen ze dit plan wel kregen stond Melsbroek geprogrammeerd als bestemming en bijkomende uitleg was nodig om de daling te beginnen naar Koksijde. Dit keer was het argument dat het traject Koksijde - Melsbroek zou afgelegd worden op lage hoogte.

De CH-05 landde in Koksijde na een vlucht van 13u25 met de "fuel counter" op 9.000 lbs bij het stilleggen van de motoren. Twee heren van Justitie, André Vandoren en Bart Van Lijsebeth, en "Atilla" stonden ons op te



wachten. Het gezelschap Haemers werd overgesast naar de twee Puma helikopters van de Rijkswacht die onmiddellijk opstegen. Aangekomen in de rijkswachtkazerne van Halle werden de gangsters met auto's naar het justitiepaleis van Brussel gebracht. In Koksijde steeg de C-130 na een minimale "refuelling" op richting Melsbroek.

Nog dezelfde namiddag verstuurde Justitie een video met de aankomst van Haemers naar de totaal verraste media die dit nieuws in de headlines van het TV-journaal konden aankondigen. Vele kijkers dachten dat het de TV-aprilgrap was, maar Haemers en Co waren wel degelijk terug in België en veilig opgesloten in een gevangenis. Opdracht volbracht!

Epiloog

Een paar dagen later ontstond een heisa toen de media vernamen dat de gevangenen in een kooi werden vervoerd en als dieren werden behandeld. De boordcommandant moest zich verantwoorden op TV en verzekerde de kijkers dat de gevangenen de meest comfortabele plaats in het vliegtuig hadden en dat de kritiek zeker niet afkomstig was van Patrick Haemers of van zijn echtgenote.

Op 14 mei 1993, nog voor hij voor de rechtbank zou verschijnen, verhing Patrick Haemers zich in zijn cel met het snoer van zijn radio. Denise Tyack kreeg vijf jaar opsluiting en Axel Zeyen werd vrijgesproken. Voor het ogenblik leven zij beiden op vrije voeten.

Een gedeelte van het losgeld van VdB werd teruggevonden bij een bendelid. Toen bleek dat Haemers nog 250.000 euro had op een bankrekening in Uruguay hebben de familie van VdB en de Post een poging gedaan om aanspraak te maken op dit geld. Op 7 februari 2007 heeft een rechtbank in Brussel deze vraag afgewezen en het geld toegewezen aan Denise Tyack!

un coup d'œil dans le cargo où il vit Patrick Haemers dormir tranquillement dans les bras de sa femme Denise.

Lors du contact radio suivant avec «Attila», «César» confirma que le vol se ferait d'un trait et l'aérodrome de destination fut «Pondorosa», le mot code pour Coxyde.

L'ATC espagnol se demanda bien pourquoi l'avion demandait d'aller de La Coruna en Espagne via Land's End au Royaume Uni pour se rendre en Belgique. Il fallu beaucoup de conviction pour faire comprendre au contrôleur que ceci n'était pas un poisson d'avril mais bien «un exercice militaire». De même, London Radar fut

surpris de voir surgir un C-130 sur son écran radar sans plan de vol. Quand finalement il reçut un plan de vol, la destination finale était Melsbroek. Ceci demanda encore un tas d'explications pour pouvoir entamer la descente vers Coxyde. Comme argument il fut donné cette fois que le trajet Coxyde - Melsbroek se ferait à basse altitude.

Le CH-05 atterri à Coxyde après un vol de 13h30 et avec un fuel restant de 9.000 lbs à l'arrêt des moteurs. Deux messieurs de la Justice, André Vandoren et Bart Van Lijsebeth, et «Attila» accueillirent l'Hercules. Haemers

et son entourage furent transférés dans les deux hélicoptères Puma de la gendarmerie, qui décollèrent immédiatement. Arrivé à la caserne de la gendarmerie de Halle, les gangsters furent aussitôt amenés en voiture au palais de la justice à Bruxelles. A Coxyde, après un "refuelling" minimal, le C-130 décolla pour Melsbroek.

L'après-midi même, la Justice distribua aux médias totalement surpris, une vidéo de l'arrivée de Haemers en Belgique qu'ils diffusèrent dans les journaux télévisés. Beaucoup de Belges croyaient que c'était le poisson d'avril, mais Haemers et Co étaient de retour en Belgique et en sécurité dans une prison. Mission accomplie!

Epilogue

Quelques jours plus tard, une rumeur fit état de ce que les prisonniers avaient été transportés dans une cage comme des animaux. Le commandant de bord dut se justifier à la TV et expliquer aux téléspectateurs que les prisonniers avaient en fait la place la plus confortable dans l'avion et que la critique n'émanait sûrement pas de Patrick Haemers ou de sa femme.

Le 14 mai 1993, avant d'apparaître devant le tribunal, Patrick Haemers se suicidait dans sa cellule avec le cordon de son poste radio.

Patrick Haemers se pendit dans sa cellule le 14 mai 1993 bien avant de comparaître devant ses juges. Denise Tyack fut condamnée à cinq ans de prison et Axel Zeyen fut acquitté. Pour l'instant tous les deux sont en liberté.

Une partie de la rançon de VdB fut retrouvée auprès d'un des membres de la bande. Lorsqu'il apparut que Haemers avait encore 250.000 euro sur un compte en Uruguay, la famille de VdB et la Poste ont réclamé cet argent. Le 7 février 2007, le tribunal de Bruxelles a rejeté cette demande et attribué cet argent à Denise Tyack!

“The Grizzly story” (4)

Door Mike Arren en Axel Vermeesch

Par Mike Arren et Axel Vermeesch

Vertaling door M-C en Paul Buyse, Jos Thewissen

Traduit par Marie-Christine avec Paul Buyse et Jos Thewissen

De naam

“Grizzly” is noch het resultaat van een dure marketingstudie noch van een keuze uit de vele voorstellen van het verkoopsteam. Het is wel het koosnaampje dat aan het toestel gegeven werd door de hechte groep testpiloten en ingenieurs die het voor de eerste keer de lucht zagen ingaan.

Het testteam, geïntrigeerd door de gelijkenis tussen het gedrongen aspect van het enorme toestel en de zeer gespierde schouders van de grizzlybeer, begon al snel naar de testvliegtuigen te verwijzen als, Grizzly 1, 2, 3 en 4.

Airbus Military aanvaardde deze naam formeel voor haar testvloot van vijf A400M-toestellen ter vervanging van de gekende MSN-serienummers, die traditioneel zijn in de luchtvaartindustrie. Bij de eerste testvlucht op 11 december 2009 was die naam al zo sterk ingeburgerd dat zij gebruikt werd als het radio call sign Grizzly One.

Daarenboven is het zo dat bij die eerste testvlucht een aantal teddyberen werd meegenomen; dit om fondsen te verzamelen voor de NGO Aviation Without Borders die gesponsord wordt door EADS. Een mooie voorproef van de toekomstige rol voor de Grizzly's in burgerlijke zowel als humanitaire missies.

De naam Grizzly verspreidde zich al snel in de hele Airbus Military en zelfs verder. Bij de eerste publieke verschijning, de ILA airshow in Berlijn in juni 2010, was het informele Grizzly One logo te zien op de romp van de MSN1.

Tijdens een ceremonie te Farnborough werd de MSN2 formeel Grizzly Two gedoopt door Catherine Maunoury, de Franse tweevoudige wereldkampioene acrobatie. Bij deze gelegenheid zei Domingo Ureña, managing director van Airbus Military:

“Onze Grizzly en de grizzlybeer delen een zelden geziene combinatie van snelheid, sterkte en wendbaarheid. Daarom is het niet verwonderlijk dat ze op elkaar lijken. Wij zijn er fier op om de A400M te vergelijken met de grizzlybeer, een van de grootse schepsels van de natuur”.

La dénomination

La dénomination Grizzly n'est ni le résultat d'une coûteuse étude de marketing ni l'aboutissement d'un choix entre les nombreuses propositions de l'équipe commerciale. C'est en fait le petit nom préféré qu'un groupe de pilotes d'essai et d'ingénieurs solidaires ont donné à l'appareil lorsqu'ils l'ont vu prendre son envol pour la première fois.

Le team d'essai, intrigué par la ressemblance entre l'aspect trapu de l'énorme appareil et les épaules musclées du grizzly, a d'emblée fait référence au terme de Grizzly 1, 2, 3 et 4 pour les avions d'essai.

Cette dénomination fut formellement acceptée par la société Airbus Military pour sa flotte d'essai de cinq appareils A400M en remplacement des numéros de série MSN qui sont de tradition dans l'industrie aéronautique.

Au moment de son premier vol d'essai le 11 décembre 2009, cette appellation était déjà tellement utilisée qu'elle fut employée comme le callsign radio Grizzly One.

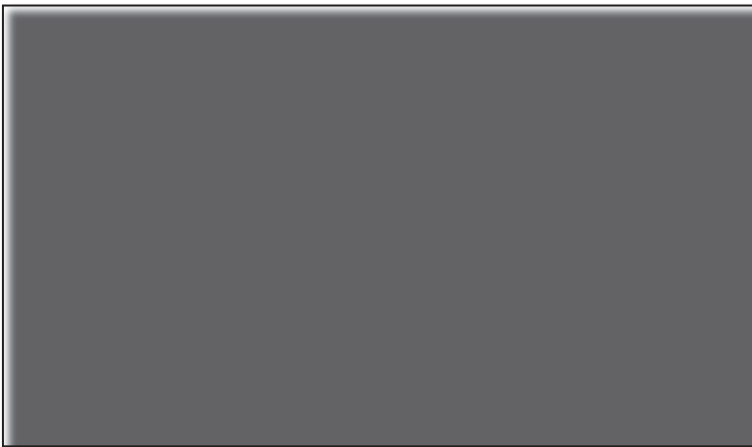
De plus, à l'occasion de son premier vol d'essai, il a emporté des ours en peluche, ceci dans le but de rassembler des fonds pour l'ONG Aviation Sans Frontière qui est sponsorisée par EADS. Une belle perspective pour le futur rôle du Grizzly dans ses missions aussi bien civiles qu'humanitaires.

Le nom Grizzly s'est rapidement répandu au sein de la société Airbus Military et même au-delà. Lors de sa première

présentation publique lors de l'air show ILA à Berlin en juin 2010, on pouvait déjà distinguer sur le fuselage du MSN-1 le logo informel Grizzly One.

Au cours d'une cérémonie à Farnborough, le MSN-2 fut formellement dénommé Grizzly Two par Cathérine Maunouroy, une Française, double championne mondiale en acrobatie. A cette occasion le directeur général d'Airbus Military, Monsieur Domingo Urena, déclarait:

«notre Grizzly et l'ours grizzly se partagent une rare combinaison de vitesse, de puissance et de maniabilité. C'est pourquoi il n'est pas surprenant qu'ils se ressemblent. Nous sommes fiers de comparer l'A400M à l'ours grizzly, une des plus énormes créatures dans la nature».



De grizzlybeer

Ondanks zijn wetenschappelijke naam "ursus arctos horribilis", is de grizzlybeer een rustige vegetariër en de wijfjes houden zich gedurende wel twee jaar bezig met het grootbrengen van hun jongen. Grizzlies zijn familie van de bruine beer "ursus arctos" en tonen een nauwe verwantschap met de Europese bruine beer. Zij leiden een solitair en territoriaal bestaan. Hun gewicht kan de 320 kg overschrijden en zij kunnen een snelheid halen van 50 km per uur.

De naam komt van hun vacht met zilverachtige uiteinden van de haren, wat indertijd aangeduid werd als een "grizzly" voorkomen. Hun welbekend geblokt uitzicht komt door de spiermassa nodig om hun meer kracht te geven bij het lopen en graven. Grizzlies komen vooral voor in Canada, Alaska en in het noordwesten van de Verenigde Staten, waar zij een beschermde soort zijn.



L'ours Grizzly

Bien que le nom scientifique soit «ursus arctos horribilis», l'ours grizzly est un végétarien tranquille dont les femelles s'occupent pendant au moins deux ans à élever leurs petits. Les grizzlies sont de la famille de l'ours brun «ursus arctos» et ils sont étroitement apparentés à l'ours brun européen. Ils mènent une existence solitaire et territoriale. Leur poids peut excéder les 320 kilos et ils peuvent atteindre une vitesse de 50 km à l'heure.

Leur nom provient de leur fourrure dont les extrémités des poils ont des bouts argentés, ce qui était à l'époque désigné comme un aspect «grizzly».

Leur apparence trapue bien connue provient de la masse de muscles dont ils ont besoin pour leur donner plus de force pour courir et pour creuser. On trouve le grizzly principalement au Canada, en Alaska et dans le nord-ouest des Etats-Unis où ils sont une espèce protégée.

A400M Update

April

Op 7 april 2011 werd in Sevilla het nieuwe en definitieve (?) contract getekend tussen Airbus Military en OCCAR, die de zeven voornaamste landen vertegenwoordigt die de A400M bestelden. Deze ondertekening komt 16 maanden na de eerste vlucht van de A400M en 32 jaar nadat drie Europese maatschappijen en Lockheed het project "Future International Military Airlifter" (FIMA) lanceerden.

De meerkost van het programma bedraagt 5,2 miljard euro ten opzichte van de initiële schatting, waarvan de deelnemende landen, waaronder België, 3, 5 miljard zullen betalen.

Daar waar in 2000 het programma nog 20 miljard begroot werd voor de bouw van 225 vliegtuigen, zal het nu 27,5 miljard kosten voor 178 toestellen. De prijs per A400M

Avril

Le 7 avril 2011, fut signé à Séville le contrat modifié et définitif (?) entre Airbus Military et OCCAR, ce dernier représentant les sept principaux pays qui ont commandé l'A400M. Cette signature a eu lieu 16 mois après le premier vol de l'A400M et 32 ans après que trois sociétés européennes et Lockheed lançaient le projet «Future International Military Airlifter» (FIMA).

Alors qu'en 2000, le programme devait coûter 20 milliards pour la construction de 225 avions, il coûtera actuellement 27,5 milliard pour 178 appareils. De ce fait, le prix par avion A400M revient à 154 million d'euro!

(Source: Science et Vie – Spécial Aviation 2011 – juin 2011).

Mai

- Le 3 mai, les dernières dispositions concernant le moteur TP400 entre Airbus Military et Europrop International étaient résolues.

Entretemps, le TP400 avec sa puissance de 11.000 hp a atteint les 5.000 heures de vol et a obtenu, de ce fait, la certification pour tous les tests.

- Le 6 mai, Europrop International annonce avoir obtenu la certification civile pour le moteur TP400-D6. Depuis les premiers essais, en octobre 2005, 8.000 heures de vol et en plus 4.000 heures d'essai supplémentaires au sol ont été effectuées.

C'est le premier moteur-turboprop de cette puissance

komt daardoor op 154 miljoen euro!
(Bron: *Science & Vie – Spécial Aviation 2011 – Juin 2011*)

Mei

- Op 3 mei werden de laatste plooiën tussen Airbus Military en Europrop International aangaande de TP400 motor voor de A400M glad gestreken.

De TP400 met zijn vermogen van 11.000 pk heeft intussen 5.000 vliegreuren gedraaid, en heeft alle tests voor certificering afgelegd.

- Op 6 mei maakt Europrop International bekend dat de civiele certificering van de TP400-D6 motor werd behaald. Sinds de eerste maal dat de motor in oktober 2005 proef draaide, werden 8.000 vliegreuren en 4.000 uren van bijkomende grondtesten gepresteerd.

Het is de eerste grote turboprop-motor die door het European Aviation Safety Agency (EASA) werd gecertificeerd, en tevens de eerste militaire motor die vanaf het begin van zijn ontwikkeling door EASA werd gecertificeerd volgens civiele normen.

- Half mei hadden de vier prototypes 1.600 vliegreuren gemaakt, gespreid over 500 vluchten.

- Op 20 mei maakte Airbus Military bekend dat de eerste toestellen kunnen geleverd worden in het eerste kwartaal van 2013. De eerste vier productietoestellen worden in 2013 aan Frankrijk en Turkije geleverd. Duitsland, Groot-Brittannië en Maleisië kunnen vanaf 2014 hun eerste exemplaren verwachten.

Juni

- Op 16 juni kondigde Airbus Military aan dat Grizzly 1 zal worden ingezet voor de nieuwe campagne voor ijsafzettingstests. Grizzly 1 werd hiervoor voorzien van oranje markeringen op de bovenromp, rode en gele "schaakbord"-markeringen op de vleugels en van een camera die de aanvalsboord van de vleugel zal filmen tijdens de tests. Grizzly 1 kreeg ook een nieuw logo op de romp, dat overigens in de nabije toekomst op alle prototypes zal worden aangebracht.

- Op het luchtvaartsalon van Le Bourget (20 tot 26 juni) werden de Grizzly 3 voorgesteld. Bij die gelegenheid werd bekend gemaakt dat er meer dan 120 vliegreuren werden afgelegd met EASA-officials aan boord, met het oog op het bekomen van de civiele certificatie tegen het einde van dit jaar.

- Ter gelegenheid van het luchtvaartsalon van Le Bourget klonk de top van Airbus Military zeer optimistisch en was ervan overtuigd dat de A400M een succes zal worden op de internationale markt, en dat er naast de huidige bestellingen nog zo'n 400 exemplaren zullen worden verkocht.

Het bedrijf maakte ook bekend dat 1.710 vliegreuren werden gevlogen tijdens 535 vluchten en dat er 1040 take-offs en landingen gemaakt werden.

- In Le Bourget ondertekenen België, Frankrijk, Duitsland, Spanje en Groot-Brittannië een overeenkomst voor samenwerking op 24 juni. De bedoeling is om samen een onderhoudssysteem uit te werken om de A400M operationeel te houden gedurende de volledige levensduur van het vliegtuig en te voorzien in een gezamenlijk beheer van wisselstukken. Luxemburg, dat wellicht ook mee zal doen, zou zich in hierbij door België laten vertegenwoordigen. Verwacht wordt dat Turkije de overeenkomst ook zal ondertekenen.

qui a été certifié par l'European Aviation Safety Agency (EASA). C'est de même le premier moteur militaire qui fut également certifié selon les normes civiles depuis le début de son développement.

- Mi-mai les quatre prototypes ont fait 1.600 heures de vol, échelonnées sur 500 vols.

- Le 20 mai, Airbus Military annonce que les premiers appareils pourront être livrés le premier trimestre de 2013. Les premiers quatre appareils de production seront fournis en 2013 à l'Armée de l'Air Française et à la Force Aérienne de Turquie. L'Allemagne, la Grande Bretagne et la Malaisie pourront attendre leurs premiers exemplaires à partir de 2014.



Juin

- Le 16 juin, Airbus Military communique que le Grizzly 1 sera engagé dans la nouvelle campagne pour les tests de givrage. A cet effet, il est pourvu de marquages orange sur le dessus du fuselage, des marquages rouges et jaunes en «échiquier» sur les ailes et d'une caméra qui filmiera l'angle d'attaque des ailes. Le Grizzly 1 est également pourvu d'un nouveau logo sur le fuselage, qui sera d'ailleurs apporté sur tous les prototypes dans l'avenir immédiat.

- Le Grizzly 3 a été présenté au Salon Aéronautique du Bourget (20 au 26 juin). Lors de cet événement les Officiels d'EASA ont déclaré qu'ils ont effectué 120 heures de vol à son bord et ceci en vue d'obtenir la certification civile pour la fin de cette année.

- A l'occasion du Salon Aéronautique du Bourget, la direction d'Airbus Military s'est montrée très optimiste. Elle était convaincue du fait que l'A400M serait un succès sur le marché international et estimait qu'en dehors des commandes actuelles, quelques 400 exemplaires supplémentaires pourront être vendus.

Le constructeur laissait aussi savoir que 1.710 heures ont été totalisées sur 535 vols et 1.040 décollages et atterrissages ont été effectués.

- Au Bourget, le 24 juin, la Belgique, la France, l'Allemagne, l'Espagne et la Grande Bretagne ont signé un accord de coopération ayant pour but d'élaborer un système d'entretien pour maintenir l'A400M opérationnel durant toute la durée de vie de l'appareil et de prévoir une gestion commune des pièces de rechange. Le Luxembourg y participera probablement et se laisserait à ce moment représenter par la Belgique. On s'attend à ce que la Turquie signe également cette convention.

Air Mobility Rodeo 2011

Van 18 tot 30 juli organiseerde de USAF de tweejaarlijkse competitie "Rodeo" voor luchttransporteenheden op de militaire luchtmachtbasis Mc Chord (Tacoma), in de staat Washington. Tijdens die wedstrijd werden de C-130 bemanning en technici, alsook de specialisten luchtbevoorrading aan zware en moeilijke testen onderworpen.



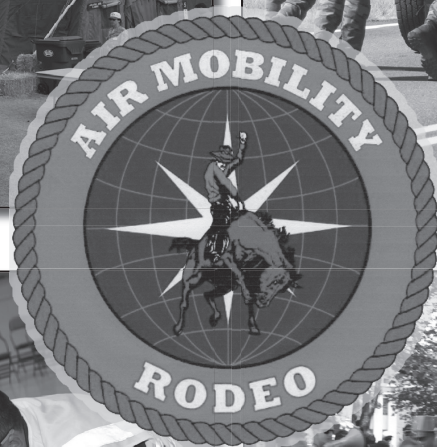
Du 18 au 30 juillet, sur la base aérienne Mc Chord (Tacoma), dans l'état de Washington, le USAF organisait la compétition bisannuel "Rodeo" pour les unités de transport aérien. Durant la compétition, l'équipage et les techniciens C-130 l'équipe ainsi que les spécialistes du ravitaillement par air, étaient soumis à plusieurs épreuves dures et difficiles.

Aan de competitie namen naast 19 Amerikaanse ook 7 buitenlandse teams deel: België, Nederland, Pakistan, Saoedi-Arabië, Spanje, Zuid-Korea en Zweden.

A côté des 19 équipes américaines, 7 équipes étrangères participaient à cette compétition: la Belgique, les Pays-Bas, le Pakistan, l'Arabie Saoudite, l'Espagne, la Corée du Sud et la Suède.

Het Belgisch team onder bevel van kapitein-commandant Cathy Wouters van de onderhoudsgroep 15 Wing veroverde de trofee "Best International Team".

L'équipe belge, sous le commandement du capitaine-commandant Cathy Wouters, du groupe maintenance 15 Wing, a gagné le trophée "Best International Team".



Foto's/photos : Filip Wouters

15 Wing vandaag

Door Axel Vermeesch

Belgische transportvliegtuigen onder Europees commando

Op 28 april 2011 gaf Defensie het beheer van de Belgische luchtransportmiddelen over aan het European Air Transport Command (EATC).

Vooraf de elf C-130 Hercules toestellen en de Airbus A-330 zijn hierbij betrokken. Op aanvraag staan ook de vier Embraer-toestellen, de twee Falcon-20 en de Falcon-900 van de 15 Wing ter beschikking.

Vanuit Eindhoven (Nederland) doet het EATC de planning, de uitvoering en de opvolging van de Belgische vliegtuigen. Het EATC beschikt in totaal over 150 transport- en transport/tanker toestellen uit vier deelnemende landen (Frankrijk, Duitsland, Nederland en België).



Het doel van dit Europese commando is een efficiënt gebruik van transportvliegtuigen te verzekeren en betere standaardisatie tussen de vier landen te bereiken.

Door deze overdracht van bevoegdheden kan het EATC voortaan Belgische vliegtuigen inzetten voor sommige opdrachten van goederen- of personenvervoer door de lucht ten voordele van de andere deelnemende landen.

Sinds zijn ontstaan in september 2010 voerde het EATC bijna 3.500 luchtransportopdrachten uit, daaronder 65 opdrachten voor bijtanken in de lucht en medische evacuatievluchten voor 400 patiënten.

Het EATC-hoofdkwartier zal op termijn 200 militairen tellen, waaronder 22 Belgen. Verwacht wordt dat in de toekomst ook andere landen het commando zullen kunnen vervoegen, vooral deze landen die het nieuwe transporttoestel A400M in gebruik zullen nemen, zoals Spanje en Luxemburg.

Le 15 Wing aujourd'hui

Par Axel Vermeesch

Avions de transport belges sous commandement européen

Le 28 avril 2011, la Défense a remis la gestion des moyens du transport aérien militaire belge au commandement européen du transport aérien (EATC).

Il s'agit en premier lieu des onze C 130 Hercules et de l'Airbus A- 330. À la demande, les quatre Embraer, deux Falcon-20 et le Falcon-900 du 15 Wing seront aussi disponibles.

Basé à Eindhoven (Pays-Bas), l'EATC est à présent responsable de la planification, de l'exécution et du suivi des missions des avions belges.

Au total, l'EATC dispose de 150 avions de transport et transport/tanker des quatre nations participantes (la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique).

L'objectif de ce commandement européen est d'obtenir un meilleur rendement des avions de transport militaires et d'améliorer la standardisation et l'interopérabilité entre les quatre nations participantes.

Avec ce transfert d'autorité, l'EATC peut mettre en œuvre des avions belges pour le transport de matériel ou de personnel des autres nations participantes.

Depuis sa création en septembre 2010, l'EATC a réalisé près de 3500 missions de transport aérien dont 65 missions de ravitaillement en vol et l'évacuation médicale par voie aérienne de 400 patients.

L'état-major EATC réunira à terme 200 militaires dont 22 Belges. Dans l'avenir, d'autres nations pourraient rejoindre ce commandement, surtout les nations qui prendront le nouvel avion A400M en service, comme l'Espagne et Luxembourg.



Frontex-vlucht naar Lagos en Kinshasa

Op donderdagnamiddag 28 april, vertrok de Airbus A-330 van op Melsbroek met bestemming Lagos en Kinshasa. Aan boord waren 54 Nigerianen en Congolezen die illegaal in Europa verbleven; zij werden begeleid door 108 agenten van de Federale Politie.

Het ging om een vlucht die georganiseerd werd door België, maar gecoördineerd door het EU-agentschap in Warschau Frontex (Frontières extérieures), dat belast is met de coördinatie van de bewaking van de buitengrenzen van de Europese Unie. Van de passagiers kwamen er 15 uit België, de anderen waren onder meer afkomstig uit Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Zweden. Die waren per vliegtuig of via andere wegen naar ons land

Vol Frontex à destination de Lagos et Kinshasa

Dans l'après-midi du jeudi 28 avril, un Airbus A-330 décollait de Melsbroek en direction de Lagos et Kinshasa. A son bord se trouvaient 54 passagers nigériens et congolais, séjournant illégalement en Europe, ainsi que 108 agents de la Police Fédérale.

Il s'agissait d'un vol organisé par la Belgique mais coordonné par l'agence européenne de contrôle aux frontières extérieures basée à Varsovie, FRONTEX. Quinze passagers provenaient de Belgique, tandis que les autres avaient été acheminés vers Melsbroek par avion ou autres moyens de transports depuis des pays tels que la France, la Grande-Bretagne, l'Irlande et la Suède. L'expulsion d'un si grand groupe de réfugiés avait suscité de vives



overgebracht. Tegen de uitwijzing van zo een grote groep vluchtelingen was heftig geprotesteerd op de luchthaven Brussels Airport en aan het gesloten opvangcentrum 127bis in Steenokkerzeel, waar de 54 vluchtelingen verbleven.

's Anderendaags rond de middag landde de A-330 terug op Melsbroek. In Kinshasa nam een "slip crew" het toestel over van de bemanning die uit Lagos kwam voor de terugvlucht naar Melsbroek.

Guinness World Record (Revenge) en Indian Day

Zondag 29 mei was alweer een drukke dag voor de 15 Wing. Een duizendtal motorrijders namen deel aan de 14de Indian Day en enkele honderden familieleden en supporters van rolstoelgebruikers waren gekomen om getuige te zijn van een nieuwe poging om een "Guinness World Record" te vestigen: een C-130 van 67 ton 100 meter ver trekken met minder dan 100 rolstoelgebruikers. Na de mislukte poging op zaterdag 29 februari in koude, regen en wind (zie Dakota News nr 52 blz 28) zouden ze

protestations à l'aéroport de Bruxelles et au Centre Fermé 127bis de Steenokkerzeel, où séjournaient les 54 fugitifs. Le lendemain midi, l'A-330 était de retour à Melsbroek. A Kinshasa, un «slip crew» avait pris le relais de l'équipage en provenance de Lagos pour le retour vers Melsbroek.

Guinness World Record (Revenge) & Indian Day

Dimanche 29 mai fut à nouveau une journée chargée pour le 15 Wing. Un millier de motards participaient à la 14^{ème} édition de l' Indian Day et quelques centaines de familles et supporters des handicapés en fauteuil roulant s'étaient rassemblées pour assister à une nouvelle tentative visant à entrer dans le Guinness Book des records : tirer un C-130 de 67 tonnes sur une distance de 100 mètres avec moins de 100 fauteuils roulants.

Après une tentative échouée le samedi 29 février dans le froid, la pluie et le vent (cfr. Dakota News n° 52 page 28), les handicapés en fauteuil roulant avaient la ferme intention de réussir! Ils étaient maintenant mieux entraînés, le soleil

nu slagen! De rolstoelgebruikers waren nu beter geoefend, de zon was van de partij en het zou niet gebeuren op de parking, maar op een taxi-track!

Met deze recordpoging wilde de vereniging "Blijf Actief" via de media de aandacht van het publiek vragen voor de problematiek van de rolstoelgebruiker. De media waren deze keer ook talrijk aanwezig; onze redacteur Axel Vermeesch ontmoette zelfs de correspondent van het Chinese persagentschap Xinhua.

Vanaf 10u werden de rolstoelgebruikers ontvangen in Brussels Military Airport, waar ze mentaal en fysiek voorbereid werden. De motivatie was er en iedereen was er zeker van dat het ditmaal zou lukken Nadat de C-130 geladen was en een notaris de nodige vaststellingen van gewicht en afstand had gedaan werden de 83 rolstoelgebruikers in zes rijen (in plaats van drie bij de eerste poging) met kabels aan elkaar en aan het vliegtuig vastgemaakt.



était de la partie et le record ne serait plus établi sur le parking mais sur un taxi track!

Avec cette tentative de record, l'association «Blijf Actief» souhaitait attirer l'attention du public au travers des media et le sensibiliser à la problématique des handicapés en fauteuil roulant. Les media étaient cette fois-ci nombreux au rendez-vous: notre rédacteur, Axel Vermeesch, y rencontra même le correspondant de l'agence de presse chinoise Xinhua. Les handicapés en fauteuil roulant furent accueillis dès 10 heures du matin au Brussels Military Airport afin de se préparer mentalement et physiquement. Tous étaient motivés et sûrs de réussir cette fois-ci! Une fois le C-130 chargé et les constatations requises effectuées par le notaire quant au poids et à la distance, les 83 fauteuils roulants furent placés sur six

rangées (au lieu de trois lors de la première tentative) et reliés entre eux ainsi qu'à l'avion.

Vers 13h, un C-130 survola à basse altitude le lieu de l'évènement. A 13h30, le colonel Bernard Masuy, commandant du 15 Wing, rentra de son premier trajet en moto dans le cadre de l'Indian Day et donnait le signal de départ de la tentative.



Le mastodonte d'ébranla doucement sous les encouragements du public et c'est sous les cris de joie que le C-130 atteignit les panneaux signalant les 100 mètres parcourus. Tout se déroula sans encombre.

Rond 13u survola un C-130 op zeer lage hoogte de plaats van het gebeuren. Kolonel Bernard Masuy, bevelhebber van de 15 Wing, die ondertussen terug was van een eerste rit in het kader van de Indian Day, gaf om 13u30 het startsein. Onderluide aanmoedigingen van de vele toeschouwers kwam de mastodont langzaam in beweging. Het vlotte goed, toen de C-130

cris de joie que le C-130 atteignit les panneaux signalant les 100 mètres parcourus. Tout se déroula sans encombre.

«Nous aurions pu continuer encore plus loin» s'écrièrent certains handicapés. Le record est donc maintenant détenu par les Belges. Pour le battre, il faudra désormais tirer 67 tonnes sur 100 mètres avec moins de



de 100 meter paaltjes bereikte braken de vreugdekreten toejuichingen uit.

De honderd meter werden zonder hapering afgelegd. "We hadden nog wel een stuk verder gekund" riepen enkele gelukkige rolstoelgebruikers. Het Engelse record was nu een Belgisch record geworden. Wie het wil breken zal in de toekomst 67 ton 100 meter ver moeten trekken met minder dan 83 rolstoelgebruikers.

Met eten en drank konden de recordhouders samen met familie en supporters hun prestatie vieren in de vliegtuigloodsen van de 15 Wing. Ondertussen ging de Indian day verder en reden honderden motorrijders op hun glanzende en soms bizarre machines af en aan. Tot laat in de avond zorgde live-muziek voor ambiance en verbroederden rolstoelgebruikers en motorrijders rond de BBQ, in het bijzijn van de meter en peter van het gebeuren: Kim Gevaert en Peter Van Asbroeck. Via hen gaat de opbrengst van gans het gebeuren naar de sociale werken van de 15 Wing: SOS Kinderdorpen en de MS-kliniek van Melsbroek.

Belgisch Detachement 27 MONUSCO snel ter hulp

Op vrijdag 8 juli probeert een B-727 van de Congolese luchtvaartmaatschappij Hewa Bora Airways, komende uit Kinshasa met 117 mensen aan boord, rond 14u30 te landen op de luchthaven Kisangani-Bangoka. De weersomstandigheden zijn slecht, het toestel komt in de problemen en stort neer in de nabijheid van het vliegveld. Er vallen 85 dodelijke slachtoffers, 32 inzittenden overleven de ramp.

Het voltallig Belgisch C-130 Detachement (BelDet 27) in steun van de Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la Stabilisation en République démocratique du Congo (MONUSCO) bevindt zich die namiddag in het UN-kamp grenzend aan de luchthaven van Kisangani. De opdracht voor de C-130 van de dag werd reeds 's morgens afgelast om verschillende redenen, waaronder de slechte meteorologische omstandigheden. Rond 15u45 krijgen de Belgen informatie betreffende een vliegtuigongeval in Kisangani-Bangoka, echter zonder meer details.

Zonder gedetailleerde informatie over de omvang van het ongeval snelt het volledige detachement vrijwillig ter

83 fauteuils roulants.

Les familles et supporters des nouveaux détenteurs de ce record purent célébrer leur victoire en se restaurant dans les hangars du 15 Wing. Entretemps, l'Indian Day battait son plein et des centaines de motards effectuaient des trajets sur leurs machines rutilantes et parfois bizarres. Jusque tard dans la soirée, les participants purent fraterniser autour d'un barbecue dans une ambiance de musique live, en présence des parrain et marraine de l'évènement: Kim Gevaert et Peter Van Asbroeck. Par leur intermédiaire, le bénéfice de cette journée est attribué aux œuvres sociales du 15 Wing: SOS Villages d'Enfants et la clinique MS de Melsbroek.

Détachement Belge 27 MONUSCO rapidement à la rescousse.

Le vendredi 8 juillet vers 14hr30, un B-727 de la compagnie aérienne Hewa Bora Airways, provenant de Kinshasa avec 117 personnes à bord s'efforce d'atterrir sur l'aérodrome de Kisangani-Bangoka. Les conditions météorologiques sont mauvaises et l'avion rencontre des problèmes et s'écrase aux abords de l'aérodrome. 85 personnes y perdent la vie et 32 personnes ont survécu à la catastrophe.



L'ensemble du Detachement C-130 belge (BelDet 27) en support de la Mission de l'Organisation des Nations Unies pour la Stabilisation en République Démocratique du Congo (MONUSCO) se trouve cet après-midi au camp ONU en bordure de l'aérodrome de Kisangani. La mission de ce jour pour le C-130 a déjà été supprimée pour diverses raisons

dont les mauvaises conditions météorologiques. Vers 15hr45 les Belges reçoivent une information concernant un accident aérien à Kisangani sans plus de détail.

Sans informations plus détaillées sur l'ampleur de l'accident, l'ensemble du détachement accourt à la rescousse pour participer à l'évacuation de possibles blessés. Au loin se détache un grand panache de fumée noir.





Arrivés sur place à environ 1 km du début de la piste 31, les membres du BelDet 27 apprennent qu'un Boeing 727 de la compagnie aérienne Hewa Bora Airways s'est écrasé. Les premières victimes ont déjà été évacuées par quelques volontaires. Sans hésiter le détachement prend part à l'évacuation d'autres victimes. La situation est apocalyptique, un chaos complet règne sur les lieux de la catastrophe et les services de secours officiels sont pratiquement inexistantes. Des soldats bengalais, des civils locaux, quelques pompiers et l'entière du détachement travaillent main dans la main pour

hulp om deel te nemen aan de evacuatie van de mogelijke gekwetsten. In de verte is een grote zwarte rookpluim te zien.

Ter plaatse aangekomen, ongeveer 1 km van het begin van de landingsbaan 31 vernemen de leden van BelDet 27 dat een Boeing 727 van de luchtvaartmaatschappij Hewa Bora Airways neergestort is. De eerste slachtoffers worden reeds weggedragen door enkele vrijwilligers. Zonder aarzelen neemt het detachement deel aan de evacuatie van andere slachtoffers. De toestand is apocalyptisch, er heerst complete chaos, en de officiële hulpdiensten zijn zo goed als onbestaande. Bengaalse soldaten, lokale burgers, enkele brandweerder en het ganse detachement slaan de handen in elkaar om de evacuatie te coördineren. Een honderdtal personen is ter plaatse waarvan een vijftigtal op een actieve wijze deelnamen aan de evacuatie van gewonden. Alle leden van BelDet 27, ongeacht hun rang of specialiteit, dragen op een uitzonderlijke wijze bij tot het bergen en evacueren van talrijke slachtoffers: het medisch personeel, de mensen van de interventie C-130 en het peloton Rav Air (luchtbevoorrading), keukenpersoneel, de C-130 bemanning en de commandant van BelDet 27.

Sommige overlevenden worden medisch gestabiliseerd door de drie leden van het Belgisch medisch personeel en een Senegalese arts. Zij bepalen in functie van de medische noodzakelijkheid welke gekwetsten naar waar worden afgevoerd. Bij gebrek aan andere middelen gebeurt de afvoer met de Belgische Unimog, naar het universitair ziekenhuis van Kisangani, het Bengaals veldhospitaal of het Belgisch kamp. Het detachement voert tijdens deze evacuatie een vijftiental gewonden af met draagberies, voorzien in de C-130 voor medische evacuatie. In de kantine van het van het Belgisch kamp, die omgevormd is tot een crisiscentrum, krijgen negen slachtoffers de eerste zorgen.

Alle leden van het Belgisch Detachement 27 MONUSCO hebben zich bij deze ramp voluit ingezet om mensenlevens te redden!

Enkele dagen na deze ramp in het weekblad Jeune Afrique: "De Democratische Republiek Congo met het grootste aantal ongevallen ter wereld, heeft de reputatie van gans het continent gegijzeld. De vliegveiligheid in de DR Congo sedert 2000: 83 crashes en 486 slachtoffers. Alle maatschappijen van het land (34) komen voor op de zwarte lijst gepubliceerd door de Europese Unie in april 2011."

coördonner l'évacuation. Une centaine de personnes sont sur place dont une cinquantaine participent à l'évacuation des blessés. Tous les membres de BelDet 27, quels que soient leur grade ou leur spécialité, contribuent de manière exceptionnelle à la mise à l'abri et à l'évacuation de nombreuses victimes: le personnel médical, les membres de la section intervention C-130 et le peloton Rav Air (ravitaillement par air), le personnel de cuisine, l'équipage du C-130 et le commandant de BelDet 27.

Quelques survivants sont médicalement stabilisés par trois membres du personnel médical belge et un médecin sénégalais. En fonction des nécessités médicales, ils déterminent quels blessés sont évacués et vers quelle destination. Par manque d'autres moyens, l'évacuation est effectuée par des UNIMOG belges vers l'hôpital universitaire de Kisangani, l'hôpital de campagne bengalais ou le camp belge. Le détachement effectue ainsi l'évacuation d'une



quinzaine de blessés au moyen de civières prévues à bord du C-130 pour des évacuations médicales. La cantine du camp belge transformée en centre de crise accueille neuf victimes pour recevoir les premiers soins.

Tous les membres du Détachement Belge 27 MONUSCO se sont entièrement engagés pour sauver des vies!

Quelques jours après cette catastrophe dans l'hebdomadaire Jeune Afrique: «La République démocratique du Congo, avec le taux d'accidents le plus élevé au monde, a pris en otage la réputation du continent. La sécurité aérienne en RD Congo depuis 2000: 83 crashes 468 victimes. Toutes les compagnies du pays (34) figurent sur la liste noire publiée par l'Union européenne en avril 2011».

*Geachte leden,
Beste vrienden*

Op vrijdag 14 oktober 2011

wordt U vriendelijk uitgenodigd op het traditioneel

“Breugeliaans Festijn”

dat uw “DAKOTA” jaarlijks organiseert met de steun van de 15de Wing

*in de “Kwartiersmess” van de 15^e Wing
Haachtsesteenweg, 138
1820 MELSBROEK*

*Rendez-vous in MESS voor het aperitief vanaf 18.30 U
Buffet vanaf 20.00 U*

(aantal deelnemers noodgedwongen beperkt tot 200 - in functie van stortingsdatum)

In uw deelname van € 27.00/persoon is het volgende begrepen:

- De welkomstdronk*
- Een uitgebreid Breugeliaans Buffet (met een groot aantal warme en koude specialiteiten)
(dranken NIET inbegrepen)*
- Koffie & taart*

Om organisatorische redenen verzoeken wij u beleefd doch dringend uw deelname te storten op rekening N° BE11 4381 0641 2148 - BIC KREDBEBB van “DAKOTA v.z.w.

VOOR 3 oktober2011.

(als u er uw voorkeur i.v.m. tafelgenoten aangeeft, zullen we hiermee zo veel mogelijk rekening houden)

We hopen van harte u er zeer talrijk te mogen verwelkomen

Met vriendelijke groeten

Jos Ackermans

Directeur

Tf Nr voor eventueel bijkomende informatie: 02/7524650 (elke maandag en donderdag vanaf 14.00 U)

Of secretariaat@dakota15wing.be

*Chers membres,
Chers amis*

*Le vendredi 14 octobre 2011,
vous êtes cordialement invités au traditionnel*

“Festin breughélien”

que votre “DAKOTA” organise annuellement avec le support du 15^e Wing

*au “Mess du Quartier” du 15^e Wing
Chaussée de Haecht, 138
1820 MELS BROEK*

*Rendez-vous au MESS + apéritif à partir de 18.30 Hr
Buffet à partir de 20.00 Hr
(nombre de participants forcément limité à 200, date de virement faisant foi)*

Votre participation de € 27.00/personne couvre :

- Le drink d'accueil*
- Le Buffet Breughelien (avec un vaste choix de spécialités chaudes et froides)
(boissons NON comprises)*
- Le café & la tarte*

Pour des raisons d'organisation, nous vous demandons de manière polie mais néanmoins urgente de virer votre participation au compte N° BE11 4381 0641 2148 - BIC KREDBEBB de “DAKOTA a.s.b.l.

AVANT le 3 octobre 2011

(si vous y spécifiez vos convives préférés, nous essayerons de respecter au maximum vos desiderata)

Nous espérons vivement vous y retrouver très nombreux

*Amicalement,
Jos Ackermans
Directeur*

N° Tf pour informations supplémentaires: 02/7524650 (les lundis et jeudi à partir de 14.00 Hrs)

Ou secretariat@dakota15wing.be

Restore Dakota

