



DAKOTA

News

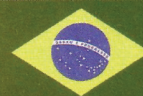
N° 55 - Dec 2011
Déc

10 years EMBRAER



← EMBRAER

Defense and Security



Cdt Casier

Airlift Rodeo 2011

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Dakota flash

Blz 8 : Tien jaar Embraer
in de 15 Wing

Blz 18 : Dakota News sprak met
Comdt Vlieger Tom Casier

Blz 26 : 15 Wing vandaag;
Airlift Rodeo 2011, relaas
van Lt Vlieger Martens



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota flash

P 8 : Dix ans d'Embraer
au 15 Wing

P 18 : Dakota News s'est entretenu
avec le Comdt Aviateur Tom
Casier

P 26: 15 Wing aujourd'hui;
Airlift Rodeo 2011, raconté
par Lt Avi Martens

**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

Het voorbije jaar was een mijlpaal in het bijna twintigjarig bestaan van onze vereniging. In de koude op nacht van 7 op 8 maart werd onze DC-3 Dakota overgebracht van de luchthaven van Oostende naar de 15 Wing. Het eerste werkpaard van de Belgische militaire luchttransport wordt sedertdien gerestaureerd in de kazerne Groenveld. Onze ploeg vrijwilligers "Restore Boxcar" werkt hand in hand met de studenten van het technisch onderwijs ZAVO in de ploeg "Restore Dakota". In dit en ook in de volgende houden wij u op de hoogte van de vooruitgang van de restauratie van dit historisch vliegtuig.

Het Europees jaar van de vrijwilliger is voorbij. Onze vereniging kreeg dit jaar enkele vrijwilligers bij terwijl ook enkele moesten afhaken. Wij willen ze allen hartelijk danken voor hun inzet in het voorbije jaar en hopen dat zij ook in de toekomst gemotiveerd blijven om zich verder in te zetten om de geschiedenis van de 15 Wing en het vliegveld van Melsbroek bij onze bevolking te promoten. De vele groepen die wij dit jaar mochten ontvangen bewijzen dat onze VZW DAKOTA goed bezig is!

Het lange hoofdartikel in dit nummer geeft u de geschiedenis van tien jaar Embraer ERJ vliegtuigen in de 15 Wing. Deze vier prachtige Braziliaanse vliegtuigen hebben een uitstekende staat van dienst. Zowel het onderhoudspersoneel als de bemanningen hebben niets dan lof over deze toestellen die voor een grote waaier van opdrachten ingezet worden.

Verder in dit nummer komen twee boordcommandanten C-130 aan het woord, in de rubriek "15 Wing vandaag" geeft luitenant Willem Martens zijn indrukken over zijn deelname aan de Air Mobility Competition Rodeo 2011. In de rubriek "Dakota sprak met ..."

beantwoordt commandant Tom Casier de vragen van onze redacteur over zijn twaalf jaren dienst in het 20ste Smaldeel en zijn toekomst in Amerika.

Het nieuwe jaar staat voor de deur. Wij moeten dan ook weer beroep doen op de financiële steun van onze leden. Zij is noodzakelijk voor het voortbestaan van het DAKOTA Documentatiecentrum, om ons patrimonium te restaureren en te onderhouden. Om deze redenen, en om zeker te zijn dat u onze DAKOTA News zonder onderbreking ontvangt, verzoeken we u uw bijdrage voor 2012 zonder verwijl te willen storten. Alle informatie vindt u in dit nummer.

Tenslotte wensen wij u en uw familie namens de ploeg DAKOTA-vrijwilligers een gelukkig en voorspoedig nieuwjaar en "many happy landings" aan de bemanningen van de 15 Wing.

René Hoeben
Voorzitter

L'année écoulée a marqué une étape historique dans près de vingt ans d'existence de notre association. Dans la nuit froide du 7 au 8 mars, notre DC-3 Dakota fut transféré de l'aéroport d'Ostende vers le 15 Wing. Le premier cheval de trait du transport aérien militaire belge est actuellement en restauration à la caserne Groenveld. Notre équipe de volontaires «Restore Boxcar» travaille main dans la main avec les étudiants de l'enseignement technique ZAVO, formant ainsi l'équipe «Restore Dakota». Dans ce numéro et le suivant, nous vous informons de l'évolution de la restauration de cet avion historique.

L'année européenne du volontariat est terminée. Cette année, notre association s'est enrichie de quelques volontaires supplémentaires tandis que d'autres ont décroché. Nous tenons à les remercier tous chaleureusement pour leur dévouement durant l'année écoulée et espérons que, dans le futur, ils resteront motivés pour faire valoir l'histoire du 15 Wing et de l'aéroport de Melsbroek auprès de nos concitoyens. Les nombreux groupes qu'il nous a été donné d'accueillir sont là pour prouver que l'ASBL DAKOTA est sur la bonne voie!



L'article principal de ce numéro est consacré aux dix ans d'Embraer ERJ au 15 Wing. Ces quatre magnifiques avions brésiliens affichent des états de services prestigieux. Tant le personnel d'entretien que les équipages ne tarissent pas d'éloges sur ces appareils mis en œuvre pour un large éventail d'opérations.

Plus loin dans ce numéro, nous livrons la parole à deux commandants de bord C-130. Dans la rubrique «Le 15 Wing aujourd'hui», le lieutenant Willem Martens nous fait part de ses impressions sur sa participation à l'Air Mobility Competition Rodeo 2011. Dans la rubrique «Dakota s'est entretenu avec...», le commandant Tom Casier répond aux questions de notre rédacteur sur ses douze années de service au 20ième Escadrille et son avenir en Amérique.

La nouvelle année est à notre porte. Nous devons à nouveau faire appel au soutien financier de nos membres. Celui-ci est nécessaire à la continuité de Centre de Documentation DAKOTA, à la restauration et à la maintenance de notre patrimoine. C'est pourquoi, et afin de vous assurer la réception ininterrompue de notre DAKOTA News, nous vous invitons à vous acquitter sans délai de votre cotisation 2012. Vous trouverez toutes les informations nécessaires dans cette édition.

Pour terminer, au nom de toute l'équipe des bénévoles DAKOTA, nous vous souhaitons ainsi qu'à vos familles une bonne et heureuse année et «many happy landings» aux équipages du 15 Wing.

René Hoeben
Président

Dakota Flash

Door Jos Ackermans, René Hoeben en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans, René Hoeben et Axel Vermeesch
Traduction de J. Ackermans et P. Buyse

Jaarlijkse BBQ "Restore Boxcar"

Op maandag 8 augustus vond onze jaarlijkse BBQ plaats als dank aan onze vrijwilligers, effectieve, steunende en ereleden. Bij die gelegenheid nodigden wij ook enkele personen uit die ons in het voorbije jaar hun steun verleenden.

Gelukkig kon het regenweer de sfeer onder de vijftig gasten niet drukken dank zij het "plan B" van onze voorzitter: receptie aan de "antieke bar" in onze tentoonstellingszaal en eten in onze ontmoetingsruimte! Traditiegetrouwzorgde ons erelid Norbert Niels voor een uitstekend aperitief, terwijl onze Rita geholpen door enkele dames, smakelijke aperitiefhapjes op basis van zwarte en witte pensen samenstelde en en ronddeelde.

Dakota-medewerker Chris De Rijbel, leraar-beenhouwer, zorgde naast de sardines en scampi's als voorgerecht ook voor het vlees en de warme Provençaalse saus. Het viertal E. Stevens, J. Lefebure, G. Bero en de jonge Scheyltjens bedienden de drie BBQ-vuren en zorgden ervoor dat er steeds voldoende vlees op het buffet lag, naast de vele groenten en sausjes die door de mess 15 Wing waren klaargemaakt.

Na de koffie zorgde Norbert Niels, om zijn tachtigste verjaardag te vieren, ook nog voor een origineel dessert. Als een volleerde ijsventer presenteerde hij alle gasten een smakelijk artisanaal bereid ijsje in een hoorntje of op een galletje!

In de vooravond vertrokken de gasten zonder honger, maar met een optimistisch gevoel omtrent de toekomst van onze VZW Dakota, documentatiecentrum van de 15 Wing.

Waardevolle aanwinst voor ons documentatiecentrum

Dankzij de tussenkomst van ons Dakota lid Jean Blockmans en zijn Schotse echtgenote heeft het Dumfries Aviation Museum ons een wrakstuk van de DC-3 K-14 overhandigd. De K-14 was het eerste transportvliegtuig van de Belgische Luchtmacht die verongelukte, en dat in de omgeving van Galloway Forest Park - Schotland. (zie ook Dakota News Nr



BBQ annuel «Restore Boxcar»

Afin de remercier nos volontaires, nos effectifs et nos membres d'honneur, le BBQ annuel a eu lieu le lundi huit août. A cette occasion fut invité un certain nombre de personnes qui durant l'année écoulée ont donné leur appui.



Heureusement, la pluie ne pouvait pas influencer l'ambiance et ceci grâce au «plan B» de notre président: la réception se faisait autour du bar classique situé dans la salle d'exposition tandis que le repas était pris à l'aire de rencontre! Traditionnellement notre membre d'honneur Norbert Niels servait un apéritif excellent, tandis que notre Rita, assistée par quelques dames,

préparaient et distribuaient des amuse-gueules à base de tripes noires et blanches.

Chris De Rijbel, collaborateur de Dakota et dans la vie civile boucher-instituteur, s'occupait de l'hors d'œuvre où à côté de sardines et de scampis il y avait également de la viande avec une sauce provençale chaude. Le quatuor E. Stevens, J. Lefebure, G. Bero et le cadet Scheyltjens entretenaient trois feux de BBQ et c'est pourquoi il y avait tout le temps assez de viande. A part cela n'oublions pas une abondance de légumes et de sauces, préparés par le personnel du mess 15 Wing.

Pour fêter son 80^{ième} anniversaire, Norbert Niels offrait un dessert original. Comme un marchand de glace expérimenté, il offrait à tout le monde une glace appétissante préparée artisanalement.

Il est logique que les invités partaient sans faim en début de soirée mais gardant un sentiment optimiste envers notre ASBL Dakota, centre de documentation du 15 Wing.

Un enrichissement précieux pour notre musée

Grâce à l'intervention de notre membre Jean Blockmans et de son épouse écossaise, le Musée de l'aviation de Dumfries nous a remis un morceau de l'épave du DC-3 K-14. Ce K-14 fut le avion de transport de la Force Aérienne Belge qui s'est écrasé, et cela dans les environs

48 van september 2009). Op maandag 12 september werd de beschadigde "crew escape hatch" ons overhandigd door Jean Blockmans in aanwezigheid van onze medewerkers. We danken Jean en Anne van ganser harte.



Jaarlijks ledenfeest

Na een ongewilde onderbreking in 2010, konden we dit jaar gelukkig opnieuw rekenen op de infrastructuur en de gewaardeerde steun van het personeel van de mess van de 15 Wing. Een kleine honderd leden gaven op vrijdag 14 oktober gevolg aan onze uitnodiging en werden vergast op een uitgebreide breugelmaaltijd in een uitstekende sfeer. De afwezigen hebben iets gemist en we hopen volgend jaar op meer deelnemers te mogen rekenen.

de Galloway Forest Park en Ecosse (Voir notre Dakota News N°48 de septembre 2009). Le lundi 12 septembre, la porte d'évacuation de l'équipage endommagée nous a été remise par Jean Blockmans, en présence de nos collaborateurs. Nous remercions chaleureusement Jean et Anne.



Festin Breughélien - 14 octobre 2011

Après une interruption involontaire en 2010, nous avons, cette année-ci, de nouveau pu compter sur l'infrastructuur et le soutien très apprécié du personnel du mess du 15 Wing. Vendredi le 14 octobre, une centaine de membres ont réagi à notre invitation, et ont participé à festin breughélien délicieux dans une ambiance chaleureuse. Les absents ont vraiment raté quelque chose et nous espérons que l'année prochaine nous pourrons compter sur plus de participants.

Restore Dakota

Vanaf de start van het nieuwe schooljaar in september is er enorme vooruitgang gemaakt in de restauratie van de Dakota DC-3. Iedere maandag wordt hard gewerkt door jong en oud: onze veteranen van Restore Boxcar, vier burgers vrijwilligers (Carl Hermans, Paul De Landsheer, Kris Keymeulen en Benjamin Bollen), en elf jeugdige studenten uit het TSO van ZAVO (Brian Depauw, Cedric Herfurth, Maarten Coudenys, Bavo Peeters, Pieter Savat, Brent Vancampenhout, Nick Couwenbergh, Jelle De Visscher, Wesley Willems, Jason Saelens en Polo Retamoza Petter) onder begeleiding van leraar Jan Vandijk.



Restore Dakota

Un progrès considérable a été réalisé à la restauration du Dakota DC-3 depuis le début de l'année scolaire au mois de septembre. Chaque lundi des jeunes et des vieux travaillent dur: nos vétérans du Restore Boxcar, quatre volontaires civils (Carl Hermans, Paul De Landsheer, Kris Keymeulen et Benjamin Bollen) et onze jeunes étudiants du TSO de ZAVO (Brian Depauw, Cedric Herfurth, Maarten Coudenys, Bavo Peeters, Pieter Savat, Brent Vancampenhout, Nick Couwenbergh, Jelle De Visscher, Wesley Willems, Jason Saelens et Polo Retamoza Petter). Ces élèves sont guidés par leur professeur Jan Vandijk. L'enthousiasme parmi les étudiants était

Het enthousiasme onder de studenten is zo groot dat sommigen zelfs in de Allerheiligen schoolvakantie kwamen verder werken!

In september en oktober werden de romp en de vleugels afgeschuurd en met een laag anticorrosie verf beschilderd, terwijl druk gewerkt werd om nieuwe aluminiumplaten en stukken te maken om de gecorrodeerde of gebroken te vervangen. Eind oktober stelde de 15 Wing een grote tent ter beschikking om de restaurateurs die buiten werken te beschermen tegen regen en wind.

Remembrance Day

Op 4 november werd de "Remembrance Day" van de Old Timers samen georganiseerd met die van de 15 Wing. Zoals gebruikelijk heeft onze VZW Dakota, na de herinneringsmis, bloemen neergelegd bij het monument van de verongelukte bemanningsleden van de 15 Wing. Nadien verzorgden onze vrijwilligers de receptie voor de 150 aanwezigen in de lokalen van Dakota.

Sinterklaasfeest 15 Wing

Op 30 november kwamen Sint-Nicolaas en zijn gevolg, zoals elk jaar, een welgevulde dag in de 15 Wing en de MS kliniek afsluiten in ons centrum. Bij die gelegenheid overhandigden wij onze jaarlijkse bijdrage en de opbrengst van onze "Sinterklaas spaarpot".

Herinneringen aan de FATAC

Met de bedoeling een boek uit te geven met herinneringen van de Dakota bemanningen van de 15 Wing die in Kongo vlogen bij de Force Aérienne Tactique Congolaise (1964-1967) werd een redactieraad samengesteld in deschoot van de VZW Dakota o.l.v. onze redacteur Axel Vermeesch. De andere leden zijn de FATAC-anciens J. Baras, R. Feuillen, J. Comeyne, en Congo-luchtvaartspecialist M. Huart. Sinds november 2010 kwamen zij al zeven keer samen, deden vier maal opzoeken in het archief van de historische dienst van Defensie en interviewden zij drie anciens: L. Hadermann, F. Declerck en R. Baccaert.

tellement grand que certains d'entr'eux continuaient à travailler même pendant les vacances de la Toussaint!

Pendant les mois de septembre et d'octobre le fuselage et les ailes étaient poncés à l'extérieur et pourvus d'une couche anti-corrosion. En même temps on faisait dans l'atelier de nouvelles tôles en aluminium pour remplacer les pièces trop corrodées ou trop abîmées. Fin mois d'octobre le 15 Wing mettait à la disposition des restaurateurs une grande tente pour les mettre à l'abri de la pluie et du vent.

Remembrance Day

Le 4 novembre, le «Remembrance Day» des Old Timers a été organisée conjointement avec le 15 Wing. Après la messe de commémoration, notre association a déposé, comme d'habitude, des fleurs devant le monument des membres d'équipage accidentés du 15 Wing. Ensuite, nos bénévoles ont assuré une réception pour les 150 personnes présentes dans les locaux du Dakota.

Fête de Saint-Nicolas au 15 Wing

Le 30 novembre, comme chaque année, Saint-Nicolas et son entourage sont venus clôturer, dans notre centre, une journée bien remplie au 15 Wing et dans la clinique SP. À cette occasion, nous avons remis notre contribution annuelle et la recette de notre

«tirelire Saint-Nicolas».

Souvenirs de la FATAC

Avec l'intention de publier un livre rassemblant les souvenirs des équipages Dakota du 15 Wing qui ont volé dans la Force Aérienne Tactique Congolaise (1964-1967), une rédaction a été créée au sein de notre association, dirigée par notre éditeur Axel Vermeesch. Les autres membres sont des anciens de la FATAC, J. Baras, R. Feuillen, J. Comeyne, et le spécialiste de l'aviation Congolaise, M. Huart. Depuis novembre 2010, ils se sont réunis sept fois, ils ont déjà fait quatre jours de recherches dans les archives historiques de la Défense et ils ont interviewé trois anciens: L. Hadermann, F. Declerck et R. Baccaert.



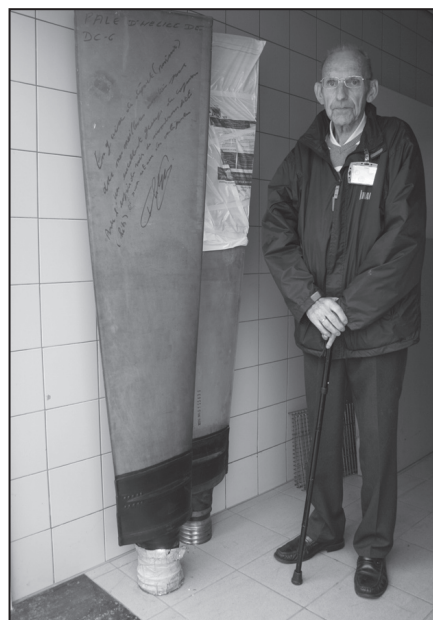
De VZW Dakota dankt:

Roger Mertens omdat door zijn tussenkomst, twee schroefbladen DC-6 van zijn vriend Christian Deliens (ex-Sabenien) aan ons geschonken werden. Roger, eveneens ontwerper van onze maquette DC-3, overleed in november.



L' ASBL Dakota remercie:

Roger Mertens pour son intervention auprès de son ami Christian Deliens (ex-Sabenien) qui nous a offert deux pales d'hélices DC-6. Au mois de novembre, Roger qui avait aussi construit notre maquette DC-3, est décédé.



Freddy Huggenberger die ons een US Government LHA-computer bezorgde.

Luc Van de Eeckhout die ons een Emergency Locator-Transmitter uit de Airbus A-310 bezorgde.

Jacques Comeyne die een volledige installatie gaf om videocassettes over te zetten op DVD's.

Freddy Huggenberger qui nous a fait cadeau d'un "US Government LHA-computer".

Luc Van de Eeckhout qui nous a fourni un "Emergency Locator-Transmitter" de l'Airbus A-310.

Jacques Comeyne pour la donation d' une installation complète pour transférer des cassettes vidéo sur DVD.

Wij danken volgende groepen voor hun bezoek aan Dakota:

Nous remercions les groupes suivants pour leur visite au Dakota:

Jongeren op de fiets
Nieuwe inwoners van Steenokkerzeel
NEOS Heverlee
Gilze-Rijen Aircraft spotters
Belgian Spitfire Association
Davidsfonds Zaventem
Familie A. Vermeesch
Vrijwilligers Kleine-Brogel Air Museum

De Lage Drempel Mechelen
Rodenbachfonds Olen
Vliegclub Hoevenen
IPA Antwerpen
The Wingmen Antwerp
KVVOO Antwerpen
NAVORO Luchtmacht
Ladies Club Belgian Air Force

Ledenbijdrage voor 2012

Het Dakota team dankt u voor uw gewaardeerde steun die onmisbaar is voor het voortbestaan en de verdere uitbouw van het documentatiecentrum 15 Wing.

Wij verzoeken u uw bijdrage van **15 euro** voor 2012 te willen overmaken op ons rekeningnummer **BE11 4381 0641 2148**. Wij danken u bij voorbaat.

Leden die wensen dat Dakota News naar hun adres in het buitenland wordt opgestuurd, worden verzocht **30 euro** te storten om de hoge verzendingskosten te dekken.

Ter herinnering: gecombineerd lidmaatschap "Old Timers 15 Wing" en "Dakota Documentatiecentrum 15 Wing" is nog steeds mogelijk door storting van **28 euro** op rekening 751-2039574-92 van "Old Timers 15 Wing".

Contribution des membres pour 2012

L'équipe du Dakota vous remercie pour votre précieux soutien qui est indispensable à la survie et au développement ultérieur de notre centre de documentation du 15 Wing. Nous vous prions de transférer votre contribution de **15 euro** pour 2012 sur notre compte **BE11 4381 0641 2148**. Merci d'avance.

Les membres qui souhaitent que notre "DAKOTA News" soit envoyé vers leur adresse à l'étranger sont priés de verser **30 euro** pour couvrir les coûts d'expédition élevés.

Pour rappel: il est toujours possible de régler la cotisation combinée d'adhésion "Old Timers 15 Wing" et "Dakota Centre de Documentation 15 Wing" en versant **28 euro** sur le compte 751-2039574-92 des "Old Timers 15 Wing".

Tien jaar Embraer ERJ in de 15 Wing

Dix ans d'Embraer ERJ au 15 Wing

Door Axel Vermeesch en Michel Campers

Par Axel Vermeesch et Michel Campers

Traduction de I. Hadermann, J. de Brouwer, G. Desmet et T. Cardon

Inleiding

De laatste Dakota DC-3 en Percival Pembroke toestellen, die kort na het einde van Wereldoorlog II in gebruik genomen werden door de 15 Wing Luchttransport, werden vanaf 1970 geleidelijk uit dienst genomen. De opdrachten van deze toestellen werden vanaf 1976 uitgevoerd door negen nieuwe vliegtuigen: drie Hawker Siddeley HS-748 en zes Fairchild Swearingen Merlin III. Deze toestellen hadden samen in 25 jaar 56.000 uren gevlogen.

Maar deze propellervliegtuigen beantwoordden niet langer aan de vereisten aan toestellen die een efficiënt vervoer in comfortabele omstandigheden in een Europees luchtruim met toenemend verkeer in de 21ste eeuw. Vanaf 2000 was het dan ook de beurt van de HS-748 en de Merlin III schroefvliegtuigen om de 15 Wing te verlaten, respectievelijk naar Benin en Luxemburg. Er moesten nu enkele nieuwe vliegtuigen aangekocht worden van het type "Regional Jet" (RJ) om samen met de twee Falcon DA-20 en de Falcon-900 een snelle en efficiënte vloot van "corporate" of "executive" toestellen te vormen.

De studie en het aankoopdossier

Gezien het toenemend aantal diplomatieke initiatieven in het kader van het Belgisch buitenlands beleid en het aankomend Belgisch voorzitterschap van de EU vanaf juli 2001, gaf de regering op 5 april 2000 opdracht aan minister van Defensie A. Flahaut om dringend de studie te starten voor aankoop van vier middelgrote vliegtuigen. Het moest een toestel zijn dat reeds bij meerdere operatoren in gebruik was; waarvan de gebruikskost beperkt en beheersbaar is; dat gemiddeld 20 tot 50 passagiers kan vervoeren en met de mogelijkheid van modulaire configuraties (economy/business/VIP). Tevens moet het vliegtuig beantwoorden aan de huidige en toekomstige geluidsnormen en uitgerust zijn met de modernste communicatie- en navigatiemiddelen kunnen gebruikt worden voorgeschreven door de internationale luchtvaartorganisaties. Een optimale kruissnelheid moet kunnen ontwikkeld worden en de comfortabele hogere luchtlagen moeten. De courante Europese bestemmingen

Introduction

Les derniers appareils Dakota DC-3 et Percival Pembroke, qui ont été mis en oeuvre juste après le second conflit mondial au sein du 15W Transport, sont retirés progressivement de service dès 1970. Les missions de ces appareils seront exécutées par neuf nouveaux avions à partir de 1976 : trois Hawker Siddeley HS-748 et six Fairchild Swearingen Metro III. En 25 ans, ces appareils auront volé un total de 56.000 heures.

Mais ces avions à hélices ne correspondent plus aux exigences de transport efficace et confortable dans l'environnement de trafic croissant du 21^{ème} siècle. C'est au tour des HS-748 et des Merlin III, propulsés par hélices, de quitter le 15 Wing à partir de 2000 en direction du Bénin et du Luxembourg. De nouveaux avions du type "Regional Jet" doivent être achetés pour rejoindre les deux Falcon DA-20 et le Falcon-900 et ainsi former une flotte rapide et efficace d'appareils "corporate" ou "executive".



L'étude et le dossier d'achat

Vu le nombre croissant d'initiatives diplomatiques dans le cadre des relations extérieures belges ainsi que l'arrivée de la présidence belge auprès de la Communauté Européenne à partir de juillet 2001, le gouvernement donne mission au Ministre de la Défense A. Flahaut le 5 avril 2000 de commencer au plus vite l'étude d'acquisition de quatre appareils de capacité moyenne. L'avion choisi devra déjà être utilisé par plusieurs opérateurs, avec des coûts d'exploitation limités et gérables, qu'en moyenne de 20 à 50 passagers pourront être transportés dans différentes configurations (economy/business/VIP). L'avion devra répondre aux normes actuelles et futures de bruit ainsi qu'équipé de moyens de communication et navigation des plus modernes prescrites par les organismes aéronautiques internationaux. Une vitesse de croisière optimale ainsi que des niveaux de vols élevés devront être atteints. Les destinations courantes européennes seront atteintes sans escale et l'avion effectuera des rotations rapides.

moeten kunnen bereikt worden zonder tussenlanding en het vliegtuig moet een snelle rotatie toelaten.

Op 5 april 2000 gaf de regering opdracht aan de minister van Defensie de procedure op te starten voor de aankoop.

Door een team van militaire specialisten o.l.v. de project-officiëren ingenieurs A. Husniau en M. Ocula werd een uitgebreide lijst van technische specificaties opgesteld betreffende de motoren; de actieradius in functie van het aantal passagiers; de configuratie van communicatie- en navigatiemiddelen; de "identificatie- and surveillance systems"; en de logistieke ondersteuning. Deze lijst werd opgenomen in het dossier voor de aanbesteding of aankoop. De kostprijs werd geraamd op minstens 2,64 miljard frank.

De aanbiedingen en de beslissing

Drie bedrijven waren kandidaat voor dit project en dienden op 1 augustus 2000 een offerte in bij de betrokken dienst van de Luchtmacht (VDT/F). Het Amerikaans-Duitse concern Fairchild-

Dornier bood vier DO-328 JET aan; het Canadese Bombardier-Canadair stelde vier CRJ-200 toestellen voor; en het Braziliaanse Embraer (Empresa Brasileira



Aeronáutica) stelde twee opties voor: vier "Embraer Regional Jet" (ERJ) type 135 toestellen of twee type 135 en twee type 145 toestellen. De project-officiëren A. Husniau en M. Ocula konden aan de slag om samen met specialisten in de verschillende domeinen een vergelijkende studie te maken. Hun opdracht was duidelijk: kies de beste offerte en zorg ervoor dat het eerste

vliegtuig geleverd is voor de aanvang van het Belgisch voorzitterschap van de EU op 1 juli 2000. Samen met kapitein B. Heuninckx en majoor G. Finck werd gedurende de vakantiemaand een evaluatierapport geschreven met als besluit dat Embraer de beste keuze was, niettegenstaande de offerte een miljard frank hoger was dan begroot.

Op basis van de dit rapport stelde generaal M. Mandl, stafchef van de Luchtmacht, aan de minister van defensie A. Flahaut toch voor de vier Braziliaanse vliegtuigen aan te kopen. Na de nodige uitleg betreffende de meerkost volgden de minister van Defensie en de regering het voorstel van de Luchtmacht. Het ministerie van Defensie mocht op 27 oktober 2000 overgaan tot de order van twee Embraer ERJ-135 en twee ERJ-145 vliegtuigen. In het contract werden zeer scherpe levertermijnen vermeld, het eerste toestel moet geleverd worden in juni 2001.



Le 5 avril 2000, le gouvernement donne instruction au Ministre de la Défense d'engager la procédure d'achat.

Une équipe de spécialistes militaires, sous la direction des officiers de projet A.Husniau et M.Ocula, établira une liste détaillée des spécifications techniques concernant les moteurs, le rayon d'action en fonction du nombre de passagers, la configuration des moyens de communication et navigation, des systèmes de surveillances et d'identifications ainsi que du support logistique.

Cette liste sera reprise dans le dossier de soumission d'achat. Le prix est estimé à au moins 2,64 milliard de francs.

Les offres et la décision

Trois entreprises sont candidates pour ce projet et rentrent une offre le 1er août 2000 auprès du service concerné de la Force Aérienne (VDT/F). Le consortium Fairchild-Dornier présente quatre Do-328 Jet, le canadien Bombardier Canadair quatre CRJ-200 et le brésilien Embraer (Empresa Brasileira Aeronáutica) présente par contre deux options: quatre "Embraer Regional Jet" (ERJ) type 135 ou deux



type 135 et deux type 145. Les officiers de projet A. Husniau et M. Ocula se mettent au travail avec des spécialistes de domaines variés pour établir une étude comparative. Leur mission est claire: choisir la meilleure

offre et s'assurer que le premier avion soit livré avant le début de la présidence belge de l'UE au 1 juillet 2000.

Le capitaine B. Heuninckx et le major G. Finck, établissent

ensemble un rapport d'évaluation pendant le mois de congé. Ils stipulent qu'Embraer est le meilleur choix, malgré l'offre qui est un milliard franc plus élevé que le

budget prévu. Sur base de ce rapport, le général Michel Mandl, chef d'état-major de la Force Aérienne, propose l'achat de ces quatre avions brésilien au ministre de la Défense, André Flahaut. Après explication du coût supplémentaire, le ministre de la défense ainsi que le gouvernement suivent la proposition de la Force Aérienne. Le ministère de la Défense est autorisé le 27 octobre 2000 à s'engager pour l'achat de deux Embraer ERJ-135 et deux ERJ-145. Dans le contrat, il est stipulé que le premier avion doit être livré au courant du mois de juin.

Embraer en SONACA

Sinds 1969 omspannt Empresa Brasileira Aeronáutica in het onooglijke São José dos Campos goed 30 km² met eigen start- en landingsbaan voor testvluchten. Na de Tweede Wereldoorlog beseft de Braziliaanse overheid het strategisch belang van een eigen luchtvaartindustrie. Vele ingenieurs die uit Europa gevlucht waren werden in Brazilië tewerkgesteld. De Braziliaanse en regering luchtmacht bestelden een klein robuust vliegtuig omdat de meeste binnenlandse landingsbanen niet geasfalteerd waren. Het werd de "Bandeirante" (Portugees voor ontdekkingsreiziger) en betekende de start van het overheidsbedrijf Embraer. Toen ook Amerikaanse maatschappijen het robuuste toestel aankochten werd Embraer



plots bekend buiten Brazilië. Begin jaren zeventig werd een deal gesloten met de Italiaanse luchtmacht om "fighter jets" voor hen te produceren onder licentie op voorwaarde dat de Italianen hier een assemblagelijijn installeerden. Zo kreeg Embraer de technologie in handen om jets te bouwen. Begin jaren negentig zat de overheid zo krap bij kas dat ze geen geld meer wilde steken in haar vliegtuigbouwer. In 1994 volgde de privatisering. Embraer was toen op sterven na dood.

Toeleveringsbedrijven werden gevraagd om mee te stappen in een risicodelend programma. Embraer ontpopte zich uit het niets tot in geen tijd tot een wereldspeler in de markt van de "regional jets". In 2009 besliste KLM haar Fokker-vloot te vervangen door Embraer jets en bestelde de nieuwe regionale maatschappij Grand China Express honderd Embraer-toestellen. Momenteel stelt Embraer ongeveer 20.000 mensen te werk.

Het Belgische SONACA was reeds sedert 1990 partner van Embraer voor het "Regional Jet Programme". SONACA verzekerde de conceptie en de productie van de aanvalsboorden van de vleugels en verschillende panelen van de romp voor de ganse familie Embraer-vliegtuigen. Sedert 2000 zijn de twee maatschappijen zeer nauw met elkaar verbonden door de oprichting van de firma Sobraer in São José dos Campos. Dit zal zeker meegespeeld hebben bij de Belgische beslissing om vier vliegtuigen voor de 15 Wing bij Embraer te kopen.

Met de nodige ceremonie leverde SONACA in Gosselies op 20 februari 2001 het achterdeel van de romp voor de eerste ERJ-135 aan Embraer en twee dagen later was het stuk reeds in Brazilië.

Vorming van ERJ-personeel

Nadat het aankoopcontract getekend was ging alles zeer vlug.

Marcel Van Haeren, Patrick Jacobs, Johan Hellings en Kristof De Winter vertrokken naar Le Bourget voor de eerste fase van de vliegopleiding. Deze duurde vijf weken

Embraer et la SONACA

Empresa Brasileira Aeronáutica se développe depuis 1969 dans une zone de 30 km² de l'effrayante région de São José dos Campos. Elle y dispose d'une propre piste de décollage et atterrissage pour vols d'essais. Après la Deuxième Guerre mondiale, les autorités brésiliennes réalisent l'importance d'une propre industrie aéronautique. Beaucoup d'ingénieurs qui avaient fui l'Europe ont été employés au Brésil. Le gouvernement brésilien et sa force aérienne ont commandé un petit avion robuste puisque la majorité des pistes d'atterrissage à l'intérieur du pays n'étaient pas asphaltées. Ce sera le «Bandeirante» (Explorateur en portugais) et la naissance de l'entreprise publique Embraer. Quand des entreprises américaines ont acheté cet avion si robuste, Embraer s'est fait soudainement connaître hors Brésil. Au début des années septante, un contrat à été scellé avec la force aérienne italienne pour construire des «fighter jets» pour eux sous licence à condition que les Italiens y construisent une ligne d'assemblage. Embraer a ainsi acquis la technologie pour construire des jets. Début les années nonante, le gouvernement était si près de ses sous qu'il ne veut plus investir d'argent dans son entreprise aéronautique. Sa privatisation aura lieu en 1994. Embraer était à ce moment à l'article de la mort.

Des entreprises de sous-traitance sont alors recherchées pour s'atteler à un programme de répartition des risques. En peu de temps, Embraer s'est projetée de presque rien à un acteur mondial dans le domaine du «regional jet». En 2009, la KLM décide de remplacer sa flotte de Fokker par des jets Embraer et la nouvelle entreprise Grand China Express commande cent avions Embraer. Embraer occupe actuellement quelques 20.000 travailleurs.

L'entreprise belge SONACA était déjà partenaire d'Embraer pour le «Regional Jet Programme» depuis 1990. SONACA assurait déjà la conception et la production des bords d'attaque des ailes et différents panneaux du fuselage pour toute la famille des avions Embraer. Les

bij FlightSafety International (voor firma die ook opleiding en training geeft voor piloten en technici Falcon 20 en 900). De eerste twee weken zijn louter theoretisch en technisch: elektrische, hydraulische en pneumatische systemen; motoren; avionics; cockpit en cabine; veiligheidsuitrusting en noodprocedures. De derde week wordt gewijd aan het cockpitwerk als voorbereiding op de twee weken opleiding in de vluchtsimulator (10 vluchten van 4 uur) als bemanning.

In de tweede fase worden de piloten individueel opgeleid door Embraer-fabriekspiloten in Brazilië en voeren zij in verschillende omstandigheden drie vluchten uit van



ongeveer twee uur. De moderne "glass cockpit" met vijf geïntegreerde computerschermen die een waaier van informatie geven (Primus 1000 van Honeywell) vraagt van de piloten een extra concentratie. Na een succesvolle tweede fase zijn de piloten klaar om een ERJ over te vliegen naar Melsbroek!

Na de eerste vier piloten volgden nog vier piloten diezelfde eerste twee fases. De derde fase van de opleiding gebeurde gedurende het vliegen van tien opdrachten onder supervisie in de 15 Wing. De vorming van de volgende piloten gebeurde enkel nog in Le Bourget en in de 15 Wing. Eind april 2002 hadden 16 piloten hun opleiding ERJ voltooid.

Een eerste groep van 16 technici van de Luchtmacht vertrok in maart reeds naar Brazilië voor een opleiding van drie weken bij Embraer.

Zij zagen ter plaatse hoe het eerste vliegtuig CE-01 in het geplande tempo gebouwd werd. Een tweede groep van acht man volgde in september. Voor acht specialisten motoren volgde nog een cursus bij Rolls-Royce in Derby, Engeland. De Braziliaanse ingenieur Luiz Olivera en Simon Wood van Rolls-Royce waren de



deux entreprises sont étroitement liées depuis 2000 par la création de la société Sobraer in São José dos Campos. Ceci a certainement joué un rôle lors de la décision belge d'acquérir quatre avions pour le 15 Wing auprès d'Embraer.

Le 20 février 2001 à Gosselies, lors d'une cérémonie qui se doit, la SONACA livrait la partie arrière du fuselage du premier ERJ-135 à Embraer et deux jours plus tard, la pièce était déjà au Brésil.

Formation du personnel ERJ

Après la signature du contrat d'achat, les événements vont très vite.

Marcel Van Haeren, Patrick Jacobs, Johan Hellings et Kristof De Winter partaient vers Le Bourget pour la première phase de leur formation de vol. Elle durera cinq semaines auprès de FlightSafety International (Société qui assure aussi la formation et l'entraînement pour des pilotes et techniciens Falcon 20 et 900). Les deux premières semaines sont exclusivement théoriques et techniques: systèmes électriques, hydrauliques et pneumatiques, moteurs, avionique, cockpit et cabine, équipement de sécurité et procédures d'urgence. La troisième semaine



est dédiée au travail dans le cockpit en préparation des deux semaines de formation en simulateur de vol (10 vols de 4 heures) comme équipage.

Dans une deuxième phase, les pilotes sont formés individuellement par des pilotes de l'entreprise Embraer au Brésil. Ils effectuent trois vols d'environ deux heures dans différentes conditions. Le «glass cockpit» moderne avec cinq écrans d'ordinateur qui fournissent toute une gamme

d'informations (Primus 1000 de Honeywell) exige une concentration accrue des pilotes. Après une fructueuse deuxième phase les pilotes sont prêts à convoyer l'ERJ vers Melsbroek!

Après les quatre premiers pilotes, quatre autres pilotes ont suivi ces deux mêmes premières phases. La troisième phase de la formation était constituée par le vol de dix missions

verantwoordelijke begeleiders voor de Belgische technici. Bij het overbrengen van de vier nieuwe vliegtuigen naar Melsbroek zouden telkens twee van de pas opgeleide technici de bemanning vergezellen.

Eind mei vertrok het "acceptance team" o.l.v. M. Ocula naar São José dos Campos om het eerste toestel CE-01 in ontvangst te nemen.

Het cabinepersoneel kreeg een opleiding van drie maanden bij de gespecialiseerde firma Wallonië Aerotraining Network (WAN) in Gosselies, gevolgd door enkele maanden "on the job training" in de 15 Wing.

Juni 2001: eerste Embraer ERJ-135 in Melsbroek

Begin juni stonden ook een dubbele bemanning klaar in Brazilië om met de eerste ERJ-135 CE-01 de 10.000 km naar Melsbroek te vliegen: piloten M. Van Haeren, P. Jacobs, J. Hellings, K. De Winter en de stewards José Cox en Frans De Coninck. De sympathieke Braziliaanse fabriekspiloot Godofredo Bastos (gehuwd met een Belgische vrouw) zou hen op de lange vlucht vergezellen.

Op 2 juni schitterde de CE-01 op de tarmac van São José dos Campos en namen de fiere Belgen het toestel in bezit voor een historische opdracht. Commandant J. Hellings en kapitein K. De Winter vlogen het eerste traject naar Recife. 's Anderendaags werd het grootste traject gevolgen naar Gran Canaria met tussenlandingen in Fernando de Noronha (een archipel met 21 eilanden in de Atlantische Oceaan) en Sal Island (Cape

Verde). Op 4 juni gaat het via Sevilla naar Melsbroek. Het was 15u30 als commandant M. Van Haeren en majoor P. Jacobs de fonkelende Embraer CE-01 op Belgische grond zetten, na vijf tussenlandingen en bijna 14 uur vliegen. Het vliegtuig werd op de parking van de militaire luchthaven van Melsbroek onthaald door de muziekkapel van de Luchtmacht en een ontvangstcomité geleid door generaal M. Mandl, stafchef van de Luchtmacht. Een week later werd het toestel voorgesteld aan de pers en talrijke genodigden. Het was klaar voor gebruik door onze regering die vanaf 1 juli het voorzitterschap van de EU zou waarnemen!

Levering van de volgende drie ERJ-toestellen

Van 18 tot 20 augustus vlogen de piloten J. Hellings en X. Mols en steward José Cox de ERJ-135 CE-02 naar Melsbroek via hetzelfde traject als dat gevlogen door de CE-01 in juni.

De piloten J. Hellings en K. De Winter en steward F. De Coninck brachten de ERJ-145 CE-03 naar Melsbroek van 11 tot 13 december, met generaal M. Mandl, als passagier.

au 15 Wing sous supervision. La formation des pilotes suivants s'effectuait uniquement au Bourget et au 15 Wing. Fin avril 2002, 16 pilotes étaient qualifiés sur ERJ.

Le premier groupe de 16 techniciens de la Force Aérienne est partie dès mars vers le Brésil pour une formation de trois semaines chez Embraer. Ils ont pu y découvrir comment le premier avion CE-01 y a été construit suivant un agenda bien programmé. Un deuxième groupe de huit personnes a suivi en septembre. Huit spécialistes moteurs ont encore suivi un cours chez Rolls-Royce à Derby, Angleterre. Les ingénieurs brésiliens Luiz Olivera et Simon Wood de Rolls-Royce étaient les accompagnateurs responsables pour les techniciens belges. Lors du convoyage des quatre avions vers Melsbroek, deux techniciens nouvellement formés accompagnaient l'équipage.

L'«acceptance team» sous la direction de M Ocula, est parti fin mai vers São José dos Campos pour réceptionner le premier avions CE-01.

Le personnel de cabine a reçu une formation de trois mois dans la firme Wallonië Aerotraining Network (WAN), suivi



par quelques mois de «on the job training» au 15 Wing.

Juin 2001: le premier Embraer ERJ-135 à Melsbroek

Début juin, un double équipage était prêt au Brésil pour effectuer les 10.000 km vers Melsbroek avec le premier ERJ-135 CE-01: pilotes M. Van Haeren, P. Jacobs, J. Hellings, K. De Winter et les stewards José Cox et Frans De Coninck. Le sympathique pilote d'usine brésilien Godofredo Bastos (marié à une femme belge) allait les accompagner pour ce long vol.

Le 2 juin, le CE-01 rayonnait sur le tarmac de São José dos Campos et les belges étaient fiers de prendre possession de l'avion pour cette mission historique. Le commandant J. Hellings et le capitaine K. De Winter ont volé le premier traject vers Recife. Le lendemain, le plus grand traject a été effectué vers Gran Canaria avec des escales techniques à Fernando de Noronha (un archipel de 21 îles dans l'Océan Atlantique) et Sal Island (Cape Verde). Le 4 juin l'avion rejoignait Melsbroek via Séville. C'est à 15:30 Hrs



Deze bemanning vloog hetzelfde traject, maar met een tussenlanding op Tenerife Sur i.p.v. Gran Canaria en 13 vluchten.

Het laatste toestel, de ERJ-145 CE-04, werd in São José dos Campos opgehaald door de piloten M. Van Haeren en P. Claeys en steward J. Cox. Zij vertrokken in São José dos Campos op 19 januari 2002 naar Recife. Op 20 januari vlogen zij de Atlantische Oceaan over en zouden het zelfde traject vliegen als de CE-01 en CE-02.

Wegens problemen met de twee Honeywell Flight Management Systems (FMS) dat onjuiste navigatie informatie toonde, werd koers gezet naar de Afrikaanse kust en werd veilig geland in Dakar met nog maar een minimum aan brandstof! Na deze bewogen overtocht ging de reis op 21 januari via Sevilla naar Melsbroek. De bemanning had 15 gevlogen. Het navigatieprobleem dat zich voor deed was noch door de Embraer fabriekspiloten noch door de onderrichters FlightSafety International in Le Bourget gekend. Alle trans-Atlantische gebruikers van de ERJ-135/145 werden het fenomeen op de hoogte gebracht.

De opdrachten

Met zijn drie configuraties, standaard, VIP en medische evacuatie, heeft de Belgische Defensie een comfortabel multifunctioneel vliegtuig zegt majoor Kurt De Winter, adjunct commandant van de Vlieggroep 15 Wing.

De vier vliegtuigen worden zowel ingezet voor reizen van de koninklijke familie; leden van de regering en het parlement; NAVO- en EU-autoriteiten; als voor verplaatsingen van militairen, uitlevering van misdadigers, uitwijzing van illegalen en deparage van vliegtuigen van de 15 Wing.

Het vliegtuig is ontworpen als een "regional jet" wat betekent dat het economisch ingezet wordt vluchten op korte afstanden. Maar regelmatig gebeuren opdrachten naar

que le commandant M. Van Haeren et le major P. Jacobs ont atterri le rutilant avion Embraer CE-01 sur le sol belge après cinq escales techniques et presque 14 Hrs de vol. L'avion a été accueilli sur le parking de l'aérodrome militaire de Melsbroek par la musique de la Force Aérienne et un comité d'accueil dirigé par le général M. Mandl, chef d'état-major de la Force Aérienne. Une semaine plus tard, l'avion sera présenté à la presse et à différentes autorités. Il était prêt à l'emploi lorsque notre gouvernement a assuré la présidence de l'UE dès le 1 juillet.

Livraison des trois appareils ERJ suivants

Le 18, 19 et 20 août, l'équipage constitué de J. Hellings, X. Mols et du steward J. Cox, convoyèrent le ERJ-135, CE-02, vers Melsbroek en empruntant le même trajet qu'avait utilisé le CE-01 en juin.

Les pilotes J. Hellings, K. De Winter et le steward F. De Coninck conduisirent l'ERJ-145, CE-03 vers Melsbroek entre le 11 et 13 décembre, avec comme passager le général M. Mandl. Ils utilisèrent le même trajet mais cette

fois en effectuant une escale intermédiaire à Ténériffe Sur au lieu de Gran Canaria en 13 heures de vol.

Le dernier appareil, l'ERJ-145, CE-04, fut emmené de São José dos Campos par l'équipage constitué des pilotes M. Van Haeren et P. Claeys ainsi que le steward J. Cox. Ils quittèrent São José dos Campos le 19 janvier 2002 pour Recife. Le 20 janvier, ils entamèrent la traversée de l'Atlantique en ayant comme but de suivre la même route que celle employée par le CE-01 et CE-02. En cours de route, suite à des problèmes rencontrés avec les deux Honeywell Flight Management Systems (FMS) qui donnaient des informations de navigation erronées, le cap fut mis vers la côte africaine où un atterrissage sans problème fut effectué à Dakar avec seulement le minimum de



verafgelegen bestemmingen zoals Congo, Tadzjikistan, Libanon en Rusland, wat minder economisch is omdat dan meerdere tussenlandingen noodzakelijk zijn.

We geven u een greep uit de opdrachten die sedert 2001 door de Embraer-bemanningen werden uitgevoerd; hieruit zal een grote verscheidenheid blijken.

In november 2004 werden de vertegenwoordigers van België en de EU naar Caïro gebracht voor begrafenis



Yasser Arafat, president van de Palestijnse Autoriteit. Een ERJ bracht Prinses Mathilde en A. De Decker, minister van ontwikkelingssamenwerking naar Mali in maart 2005. In september 2008 werd de moordenaar van Joe Van Holsbeeck naar Polen overgebracht. In januari 2009 vloog een ERJ in configuratie medische evacuatie naar El-Arish in Egypte om zes Palestijnse kinderen, gekwetst in de Israëlische bombardementen op Gaza op te halen in om in België verzorgd te worden. Voor de onthulling van een gedenkplaat ter nagedachtenis van de slachtoffers van de eerste crash van het Belgisch militair luchttransport in 1947, werd de delegatie 15 Wing en VZW Dakota in een Embraer naar Schotland gebracht in augustus 2009.

Gedurende de viering van 50 jaar Congolese onafhankelijkheid in juni 2010, stond een ERJ in "stand by" in Kinshasa voor een eventuele medische evacuatie van Koning Albert II. De Somalische piraat O. Abdiwahab die in april 2009 deelgenomen had aan de kaping van een Belgische steenstortor Pompei, werd december 2010 van Mombassa naar België gebracht om hier voor de rechtbank te verschijnen.

In juli 2011 vlogen twee Embraers naar Nice met aan boord leden van de Belgische koninklijke familie en de Luxemburgse hertogelijke familie die het huwelijk prins Albert van Monaco bijwoonden. Ierland leverde in augustus 2011 de terrorist J. McGuinness uit aan België, een ERJ hem in het grootste geheim op in Dublin. In dezelfde maand vliegt een Embraer naar Kinshasa en Cotonou om Afrikaanse studenten op te halen voor de Koninklijke Militaire School in Brussel.

De week de spannende week van 12 september bracht een Embraer Koning Albert II, met vakantie in Nice, twee maal terug naar België voor de regeringsonderhandelingen en de ontknoping van het probleem BHV.

Eind oktober kondigde minister van Justitie, S. De Clerck, aan dat nog dit jaar een maximum van 190 Marokkaanse gevangenen in Belgische cellen in kleine groepjes worden teruggestuurd; alweer werk voor de ERJ-bemanningen.

Soms kan een opdracht zeer boeiend zijn voor de bemanning, zoals de zending naar Simferopol (de Krim) in Oekraïne met premier G. Verhofstadt en minister van

carburant!

Après cette traversée mouvementée, le voyage se poursuit le 21 vers Melsbroek en passant par Séville. Le convoi avait demandé 15 heures de vol. Le problème de navigation qui s'était produit n'était pas connu des pilotes d'usine d'Embraer ni des instructeurs de FlightSafety International au Bourget. Tous les utilisateurs d'ERJ-135/145 sur des vols transatlantiques furent informés du phénomène qui s'était produit.

Les missions

Avec ses trois configurations possibles, standard, VIP et évacuation médicales, la Défense belge possède un appareil multifonctionnel confortable, explique le major Kurt De Winter, commandant en second du groupe de vol du 15 Wing.

Les quatre appareils sont indifféremment mis en œuvre tant dans le cadre des déplacements de la famille royale, des membres du gouvernement ou du parlement, des autorités de l'OTAN ou de l'EU que dans les déplacements de militaires, extraditions de malfaiteurs, renvois d'illégaux ou dans des missions de dépannages d'appareils du 15 Wing.

L'appareil a été conçu comme un "jet régional" ce qui signifie qu'il a été optimisé économiquement pour effectuer des vols à courtes distances. Cependant il arrive assez souvent qu'il soit mis en œuvre sur des destinations éloignées comme le Congo, Tadjikistan, le Liban ou la Russie ce qui est moins économique étant donné qu'il faut nécessairement intercaler plusieurs escales.

Nous vous donnons ci-après un aperçu des missions qui ont été effectuées par les équipages Embraer depuis 2001; vous y verrez une grande diversité.

En novembre 2004, des représentants de la Belgique et de l'UE ont été conduits au Caire pour assister à l'enterrement de Yasser Arafat, président de l'Autorité Palestinienne. En mars 2005, un ERJ a emmené la Princesse Mathilde et A. De Decker, le ministre de la Coopération, au Mali. Au mois de septembre 2008, le meurtrier de Jo Van Holsbeeck a été reconduit en Pologne. C'était la configuration médicale qu'un ERJ, en janvier 2009, est allé à El Arish en Égypte, pour en ramener six enfants palestiniens gravement blessés lors des bombardements de Gaza par Israël. Pour l'inauguration d'une plaque commémorative en souvenir des victimes du premier crash du transport militaire belge en 1947, les délégations du 15 Wing et de l'ASBL Dakota ont été conduites en Embraer en Écosse au mois d'août 2009.

Lors des fêtes à l'occasion des 50 ans d'indépendance du Congo, un ERJ est resté en "stand by" à Kinshasa pour une éventuelle évacuation médicale du Roi Albert II. Le pirate somalien O. Abdiwahab, qui en avril 2009 avait participé à la prise en otage du bateau "Pompeï" a été transféré en décembre 2010 de Mombassa vers la Belgique pour y être jugé par un tribunal belge.

En juillet 2011, deux Embraer ont amené à Nice des membres de la famille royale belge et de la famille grand-ducale Luxembourgeoise pour assister au mariage du Prince Albert à Monaco. Au mois d'août 2011, l'Irlande a livré le terroriste J. McGuinness à la justice belge; un ERJ est allé le chercher dans le plus grand secret à Dublin. Le même mois, un ERJ a effectué un vol vers Kinshasa et Cotonou pour y chercher les étudiants africains pour

Buitenlandse zaken L. Michel van 10 tot 11 september 2001(bemanning CE-01: piloten J. Hellings, X. Mols, P. Jacobs en steward T. Minet). In het vliegtuig heerste toen een ware 9/11 koorts en de satcom druk bezet. Een andere bemanning kwam terecht in een Afrikaanse coup.

Embraer ERJ-145 in een Afrikaanse coup

Op 17 februari 2011, rond 8u30 vertrok commandant Paul Gielis met zijn bemanning naar Logos om een aantal illegalen uit België en Bulgarije terug naar hun land van herkomst Nigeria. Onder de 36 passagiers waren ook een groot aantal politieagenten uit beide landen. Op de terugvlucht was een overnachting gepland in Niamey, hoofdstad van Niger, omdat het daar veiliger geacht werd dan in Lagos.

Omdat men beweerde niet op de hoogte te zijn van deze "deportee flight" ondervond de bemanning heel wat moeilijkheden om te mogen landen in Lagos en daarna terug op te stijgen. Onze passagiers werden niet toegelaten het vliegveld te verlaten. Een Afrikaanse palaver en enkele telefoons naar de 15 Wing in Melsbroek, de Belgische militaire attaché in Benin en Belgische ambassade in Nigeria waren nodig opdat de ERJ-145 drie uur na de landing toelating kreeg om te vertrekken naar Niamey. Het was 23u toen de bemanning en de politieagenten hun intrek namen in hotel Gaweye

gelegen naast het presidentieel paleis. Om de nodige rust te hebben besliste boordcommandant P. Gielis het vertrek 's anderendaags enkele uren te verlaten tot 16u30.

's Anderendaags, 18 februari, toen iedereen rond de middag verzameld was in de hotellobby, werden dichtbij gewerschoten en explosies gehoord. Na ongeveer een half uur hield het schieten op. De hotelmanager meldde dat een groep militairen zopas een staatsgreep had gepleegd tegen president H. Tandja.

Om 13u breng commandant P. Gielis de 15 Wing telefonisch op de hoogte van de situatie. Enkele uren later kondigde de staatstelevisie aan dat bij een succesvolle militaire coup o.l.v. majoor A. Harouna de president en zijn regering gevangen genomen waren; dat de "Conseil Suprême de la Restauration de la Démocratie" o.l.v. kolonel S. Djibo voorlopig het bewind in handen neemt; dat het luchtruim en de grenzen van het land en gesloten zijn. Vanuit de 15 Wing krijgt de bemanning de boodschap te wachten op een bericht van Buitenlandse Zaken vooraleer het hotel te verlaten. Het was 17u als de bemanning en de passagiers een bijkomende nacht boekten in het hotel. 's Avonds en 's nachts bleef het rustig in de hoofdstad.

Op vrijdag 19 februari bleef alles kalm. In de loop van de voormiddag werd de bemanning twee maal op de hoogte

l'École Militaire à Bruxelles.

Durant la semaine politique cruciale du 12 septembre 2011, un Embraer a amené par deux fois le Roi Albert II de Nice, où il passait ses vacances, en Belgique pour les discussions gouvernementales et le dénouement du problème BHV. En octobre, le ministre de la Justice, S. De Clerck, annonça que cette année encore, 190 marocains, prisonniers dans des cellules belges, seraient renvoyés par petits groupes au Maroc. Donc encore du travail pour les équipages ERJ.

Il arrive parfois que certaines missions soient "explosives" pour l'équipage, comme celle par exemple vers Simferopol (Crimée) en Ukraine qui devait y amener le 9 et 10 septembre 2001, le premier Verofstadt et le ministre des Affaires Étrangères L. Michel. L'équipage du CE-01 était composé des pilotes J. Hellings, X. Mols, P. Jacobs et le steward T. Minet. L'appareil fut la proie d'une réelle fièvre du type 9/11 et le satcom fut surchargé. Un autre appareil fut pris dans un coup d'état africain!

Embraer ERJ-145 dans un coup d'état africain

Le 17 février 2011, c'est vers 8hr30 que le commandant Paul Gielis décolle avec son équipage avec comme destination, Lagos. Le but de la mission est de reconduire

un certain nombre d'illégaux de Belgique et de Bulgarie vers leurs pays d'origine, le Nigéria. Parmi les 36 passagers, il y avait aussi un grand nombre de policiers belges et roumains. Le trajet de retour était planifié avec une escale à Niamey, la capitale du Niger, car il avait été estimé que la sécurité y serait plus grande qu'à Lagos.

Comme les Autorités locales ne prétendaient pas être au courant de ce "deportee flight", l'équipage rencontra d'énormes difficultés pour pouvoir atterrir à Lagos et

ensuite pour pouvoir repartir. Nos passagers ne reçurent pas l'autorisation de quitter l'aéroport.

Une palabre africaine s'en suivit et quelques coup de téléphones vers le 15 Wing à Melsbroek, à l'Attaché Militaire Belge au Bénin et à l'Ambassade belge au Nigéria furent nécessaire pour que finalement trois heures après son atterrissage, l'ERJ 145 reçoive l'autorisation de décoller vers Niamey. Il était 23hr lorsque les policiers et l'équipage purent s'installer dans leurs chambres de l'hôtel Gaweye situé à côté du palais présidentiel. Afin de pouvoir prendre un repos suffisant, le commandant de bord P.Gielis décida de retarder le décollage de quelques heures et de partir vers 16hr30.

Le lendemain, 18 février, alors que tout le monde était rassemblé dans le lobby de l'hôtel, des coups de feu et des explosions furent entendues. Après environ 30 minutes le tiraillement s'arrêta. Le Directeur de l'hôtel informa tout



gebracht van de situatie. De coup had het leven gekost aan tien mensen. De bevolking leek te berusten na een jaar van politieke crisis waarin president Tandja, tegen de grondwet in, een derde ambtstermijn zocht.

Om 14u werd officieel bericht dat de grenzen en de luchthaven weer open waren. Nadat Buitenlandse Zaken toelating gaf om het hotel te verlaten en drie extra passagiers voor Melsbroek mee te nemen, werd om 16u werd begonnen met het transport naar de luchthaven. Het werd al donker toen de Embraer rond 18u het luchtruim koos om zes uur later het Belgisch-Bulgaars gezelschap veilig op Melsbroek af te zetten.

Embraer Assistance: medische luchtevacuatie

Door de soepele inzet, het comfort en hoge snelheid, eist de ERJ, naast de andere vliegtuigen van de 15 Wing, een speciale plaats op in de schoot van Defensie. De 15 Wing beschikt over een kit voor medische luchtevacuatie (airevac) met drie ligplaatsen Deze kan snel in de voorste helft van een ERJ geplaatst kan worden. De kit bevat ook een ingenieus systeem dat toelaat liggende patiënten in het vliegtuig te schuiven en bij aankomst over te laden in een



ziekenwagens. De drie ligplaatsen beschikken elk over de nodige medische apparatuur om de patiënten gedurende de vlucht in de best mogelijke goede conditie te houden. Een patiënt evacueren door de lucht is veel ingewikkelder dan langs de weg. Daarom worden in Melsbroek regelmatig cursussen ingericht met inzet van de Embraer, soms met deelnemers uit Nederland en Spanje. Door de vele UNO-operaties (o.a. Libanon, Congo en Afghanistan) zijn de medische ploegen zeer internationaal geworden en zo ook de inzet van speciaal uitgeruste vliegtuigen. Zo coördineert het EATC (European Air Transport Command) in Eindhoven de airevac-opdrachten voor Nederland, Frankrijk, Duitsland en België. Samen met de speciale teams Medische component van Defensie verzekeren de ERJ-bemanningen een vertrek binnen de twee uur. In februari 2004 stuurde ons land een ERJ-detachement naar Congo (Kisangani) om gedurende drie weken airevac-opdrachten uit te voeren voor de blauwhelmen van de MONUC.

Viering "10 years Embraer in de 15 Wing"

Op initiatief van adjudant Jean-Pierre Claes, organiseerde de onderhoudssectie Embraer-Falcon op vrijdag 16

le monde qu'un groupe de militaires venait d'effectuer un coup d'État contre le Président H. Tandja.

A 13hr, le commandant P Gielis informa par téléphone le 15 Wing de la situation. Quelques heures plus tard, la télévision nationale annonça que par un coup d'État réussi sous la conduite du Major A. Harouma, le Président et son Gouvernement avaient été fait prisonnier. L'annonce précisait aussi que "le Conseil Suprême de la Démocratie" sous la conduite provisoire du colonel S. Djibo prenait en main le pouvoir et que tant l'espace aérien que les frontières étaient fermées. L'équipage reçut un message du 15 Wing spécifiant d'attendre un message en provenance des Affaires Étrangères avant de quitter l'hôtel. A 17hr, l'équipage et les passagers réservèrent à nouveau des chambres pour y passer une nuit supplémentaire. La soirée et la nuit restèrent calmes et tranquille dans la capitale.

Le vendredi 19 se passa dans le calme. Dans le courant de la matinée, l'équipage fut par deux fois mis au courant de la situation. Dix personnes avaient perdu la vie dans le coup. La population semblait rassurée après un an de crise politique pendant laquelle le Président Tandja, à l'encontre de la constitution, avait essayé de se maintenir au pouvoir pour un troisième terme.

A 14hr, il fut officiellement annoncé que les frontières et l'espace aérien étaient à nouveau ouverts. Après que les Affaires Étrangères eurent donné l'autorisation de quitter l'hôtel et de prendre trois passagers supplémentaires vers Melsbroek, le transport vers l'aéroport fut organisé vers 16hr. Il faisait déjà noir lorsque vers 18hr, l'Embraer pris l'air pour arriver en toute sécurité, six heures plus tard avec l'équipe belgo-bulgare à Melsbroek.

Embraer Assistance: évacuation médicale aérienne

La flexibilité de sa mise en oeuvre, le confort et la vitesse de pointe font que, parmi les avions du 15 Wing, le ERJ revendique une place particulière au sein de la Défense. Le 15 Wing dispose

d'un kit d'évacuation médicale aérienne (airevac) avec trois couchettes. Le kit comprend également un système ingénieux permettant de glisser les patients alités dans l'avion et de les transférer à l'arrivée dans une ambulance. Les trois couchettes disposent chacune de l'équipement médical nécessaire pour maintenir le patient dans les meilleures conditions possibles durant le vol.

Evacuer un patient par voie aérienne est sensiblement plus compliqué que par la route. C'est la raison pour laquelle des cours sont régulièrement organisés à Melsbroek avec la mise en oeuvre de l'Embraer et incluant parfois des participants en provenance de Hollande et d'Espagne. Suite aux nombreuses opérations effectuées par l'ONU (e.a. au Liban, au Congo et en Afghanistan), les équipes médicales tout comme ces avions spécialement équipés revêtent un caractère très international. C'est ainsi que l'EATC (European Air Transport Command) à Eindhoven coordonne les missions airevac pour la Hollande, la France, l'Allemagne et la Belgique. Avec les équipes spéciales de la composante Médicale de la Défense, les équipages ERJ garantissent un départ dans les deux heures.

Au mois de février 2004, notre pays a envoyé un détachement ERJ à Kisangani au Congo afin d'y effectuer

september de viering "10 jaar Embraer in de 15 Wing". Vijf firma's die nauw betrokken waren bij de succesvolle inzet van de Embraer sponsorden het evenement: Embraer, Aero Systems (tussenkost bij aankoop wisselstukken in Ophain België), Enhance Aero Maintenance (onderaannemer Embraer in Parijs), OGMA (C-check om de vier jaar in Portugal) en FlightSafety International



(opleiding en training piloten en technici in Le Bourget). Het feest ging door in de hangar Herpain op vrijdag 16 september en werd bijgewoond door vertegenwoordigers van deze vijf firma's, de generale staf van Defensie, gewezen en huidige technici en bemanningsleden Embraer. Na de verwelkoming door kolonel B. Masuy, bevelhebber 15 Wing, werd het woord gevoerd door de vertegenwoordigers van de aanwezige firma's, kolonel M. Ocula van de generale staf en majoor K. De Winter die een van de vier eerste piloten op het nieuwe toestel was in 2001.

Een mooi moment in de viering brak aan toen commandant Cathy Wouters, kersverse bevelhebber van het onderhoudsmaaldeel van de "witte vliegtuigen", al de Embraer-technici op het podium riep om hen te feliciteren en te bedanken voor een "job well done".

Nadat alle plichtplegingen voorbij waren genoten alle aanwezigen van een lekker feestmaal terwijl aan alle tafels "war stories" en lovende woorden te horen waren over "10 years Embraer in the 15 Wing"!

Slot

De voorbije tien jaar voerden de Embraer-bemanningen 5.300 opdrachten uit, vlogen 26.000 uren en maakten 15.000 veilige take-offs en landingen.

Piloten en technici hebben niets dan lof over deze zeer betrouwbare vliegtuigen.

"Ik hou van de ergonomische cockpit, de betrouwbaarheid, de flexibele inzetbaarheid en de prestaties van de ERJ" aldus majoor K. De Winter na tien jaar ervaring als piloot Embraer.

"Het Embraer-programma is een succesverhaal op alle vlakken en kan zeker als voorbeeld dienen voor andere "off the shelf" programma's voor zowel de voorbereiding, het in dienst nemen, de uitvoering als het beheer", zei kolonel M. Ocula ter gelegenheid van de viering "10 jaar Embraer in de 15 Wing".

De snelheid en het comfort van de vier Embraers hebben in de voorbije jaren veel VIP, militairen en burgers bekoord! Vliegtuigspotters zijn verzot op het slanke silhouet van dit mooi Braziliaans succesvliegtuig.

des missions airevac pour les casques bleus du MONUC pour une période de trois semaines.

Célébration «10 ans d'Embraer au 15 Wing»

A l'initiative de l'adjudant Jean-Pierre Claes, la section d'entretien Embraer-Falcon a organisé la célébration «10 ans d'Embraer au 15 Wing» le 16 septembre dernier.

Cinq sociétés impliquées de près dans la mise en œuvre réussie de l'Embraer ont sponsorisé l'évènement: Embraer, Aero Systems (intervention dans l'achat de pièces de rechange à Ophain en Belgique), Enhance Aero Maintenance (sous-traitant Embraer à Paris), OGMA (C-check tous les quatre ans au Portugal) et FlightSafety International (formation et entraînement des pilotes et techniciens au Bourget).

La fête s'est déroulée dans le hangar Herpain, en présence de représentants de ces cinq sociétés, de l'état-major de la Défense et d'anciens et actuels techniciens et équipages Embraer. Après le mot de bienvenue du colonel B. Masuy, commandant du 15 Wing, la parole fut donnée aux représentants des firmes présentes, au colonel M. Ocula de l'état-major de la Défense et au major K. De Winter, qui fut un des quatre premiers pilotes sur ce nouvel appareil en 2001.

Un des points forts de cette célébration fut le moment où le commandant Cathy Wouters, nouveau commandant de l'escadrille d'entretien des «avions blancs», appela l'ensemble des techniciens Embraer sur le podium afin de les féliciter et de les remercier pour un «job well done».

Après la cérémonie, les invités prirent part à un délicieux repas, ponctué à chaque table de «war stories» et de louanges sur cette célébration «10 ans d'Embraer au 15 Wing».



Conclusion

Les équipages Embraer effectuèrent pas moins de 5.300 missions durant les 10 dernières années. Ils volèrent 26.000 heures et exécutèrent 15.000 décollages et atterrissages en toute sécurité.

Les pilotes et techniciens n'ont rien que des éloges pour cet appareil des plus fiables. «J'aime le cockpit ergonomique, la fiabilité, la flexibilité de mise en oeuvre et les prestations de l'ERJ» nous confie le major K. De Winter après dix ans d'expérience en tant que pilote d'Embraer.

«Le programme Embraer est un succès à tous niveaux et peut certainement servir d'exemple pour d'autres programmes «off the shell», tant pour la préparation que pour la prise en service, l'exécution et la gestion» nous dit le colonel M. Ocula à l'occasion de la célébration «10 ans d'Embraer au 15 Wing».

La vitesse et le confort des quatre Embraers ont tenté nombres de VIP, militaires et civils! Les amateurs d'avions sont fous de la silhouette effilée de ce bel avion brésilien qui remporte tant de succès.

Tom Casier, boordcommandant en "instructor pilot" C-130

Tom Casier, commandant de bord et «instructor pilot» C-130

Traduction de Gilbert Desmet

Kapitein-commandant vlieger Tom Casier is afkomstig uit Gullegem in West-Vlaanderen. Hij begon zijn opleiding tot militair piloot in 1996 in de vliegschool te Bevekom op Marchetti SF-260M. De opleiding werd voltooid na tactische training op Alpha Jet in 1999. Onmiddellijk vervoegde hij op eigen aanvraag het 20 Smaldeel C-130 in de 15 Wing Luchttransport te Melsbroek. Hij behoorde tot de laatste promotie leerling-piloten die hun opleiding volledig in België kregen; volgende promoties zouden de gevorderde vliegopleiding in Frankrijk volbrengen.

Na zijn opleiding op C-130 werd hij al heel vlug een ervaren piloot in het 20 Smaldeel. In 2007 werd hij een van de vier "instructor pilots C-130". Hij vloog ongeveer 5.000 uren met de Hercules gedurende zijn 12 jaren in de 15 Wing. In oktober verliet hij de 15 Wing om een nieuw leven en een nieuwe loopbaan als piloot te beginnen in de VSA. Onze redacteur Axel Vermeesch sprak met hem op 23 augustus 2011.

Hoe was het om "instructor pilot C-130" te zijn? Heeft dat niet meer nadelen dan voordelen voor?

Neen, niet voor mij. Andere C-130 piloten opleiden was een grote uitdaging en gaf ook een ander aspect aan mijn leven in de 15 Wing. De meeste bemanningen in het 20 Smaldeel voeren gans hun loopbaan enkel transportopdrachten uit. Gemiddeld zijn zij 100 tot 150 dagen weg van thuis! Opleiding geven en piloten in vlucht controleren (instrument flight checks) was voor mij altijd een welgekomen afwisseling met de soms lange opdrachten in het buitenland.

Als "instructor pilot" beseft je ook dat je werkt aan de toekomst van uw smaldeel door kennis en ervaring door te geven aan de nieuwe piloten. Als ik binnenkort het smaldeel zal verlaten, zal dat met een gerust hart zijn omdat ik weet

Le capitaine-commandant aviateur Tom Casier est originaire de Gullegem en Flandre Occidentale. Il a débuté comme pilote militaire sur Marchetti SF-260M en 1996 à l'école de pilotage de Beauvechain. Sa formation se termine en 1999 après un entraînement tactique sur Alpha Jet. A sa propre demande il rejoint immédiatement la 20 Escadrille du 15 Wing Transport Aérien à Melsbroek équipée d'Hercules C-130. A noter qu'il faisait partie de la dernière promotion d'élèves-pilotes qui ont reçu l'intégralité de leur formation en Belgique. En effet, les promotions suivantes feront leur entraînement avancé en France.

Après sa conversion sur C-130, il devient rapidement un pilote expérimenté de la 20 Escadrille. En 2007 il était un des quatre «instructor pilots C-130». Durant les douze années passées au 15 Wing il a effectué environ 5.000 heures de vol sur le Hercules.

En octobre, il a quitté le 15 Wing pour commencer une nouvelle vie et une nouvelle carrière comme pilote aux Etats-Unis. Le 23 août dernier, notre rédacteur Axel Vermeesch l'a interviewé.

Quelle était pour vous la signification d'être «instructor pilot C-130»? Cela n'apporte-t-il pas plus d'inconvénients que d'avantages?

Non, pas pour moi. Le fait d'entraîner d'autres pilotes C-130 était un grand défi et procurait également un autre aspect à ma vie au sein du 15 Wing. La plupart des équipages de la 20 Escadrille n'effectuent que des missions de transport durant toute leur carrière. En moyenne ils passent 100 à 150 jours hors du foyer! Entraîner les pilotes et les contrôler en vol (instrument flight checks) m'ont proposé des alternatives bienvenues avec les missions souvent très longues à l'étranger.

En tant que «instructor pilot» vous prenez aussi conscience que vous travaillez pour l'avenir de votre escadrille en transmettant votre connaissance et votre expérience aux nouveaux pilotes. Lorsque je quitterai



dat alle piloten hun job goed kennen!

Graag had ik het met u als “instructor pilot” over de training en oefeningen voor onze C-130 bemanningen; daar heeft u zeker een mening over?

Er zijn enkele zeer goede oefeningen en trainingen voorzien. De voornaamste zijn de Advanced Airlift Tactical Training Course (AATTC), Red Flag en de Air Mobility Competition “Rodeo” in de VSA; de oefening Herky en de Airlift Bloc Training. Jaarlijks neemt de 15 Wing met verschillende C-130's ook deel aan de nationale oefening om burgers te evacueren uit noodsituaties: Non-combatant Evacuation Operation (NEO).

Ik kan moeilijk zeggen dat één van die oefeningen of trainingen de beter is dan de andere. Het is de combinatie van alles samen die er voor zorgt dat de bemanningen volledig getraind zijn om eventuele operaties te kunnen uitvoeren.

De oefening Herky die voor het eerst gehouden werd in 1983, was een zuivere Belgische oefening in België. Waarom werd beslist deze oefening in het buitenland te houden?

De oefening Herky is inderdaad een eigen oefening door de 15 Wing samen met de para's, vooral met het doel om onze C-130 bemanningen te kwalificeren in tactisch vliegen en het uitvoeren van verschillende parachutages. Oorspronkelijk vond deze oefening plaats met een ontplooiing van het 20 Smaldeel naar een oud NAVO-vliegveld in België. Van daaruit werden bij dan en bij nacht parachutages, stormlandingen, en “short field operations” uitgevoerd.

Later vond de oefening enkele malen plaats in Toulouse samen met Franse transporttoestellen. Ik denk dat we drie jaar na elkaar (2007-2009) de Herky in Benin hadden. Vanaf 2010 werd de Herky-oefening meer op een Amerikaanse leest geschoeid en voortaan Airlift Bloc Training genoemd en ging ze door in Portugal. Oefeningen in het buitenland hebben ook het bijkomend voordeel dat onze bemanningen leren van bemanningen uit andere landen.

Waarom vond de oefening Herky enkele jaren in het West-Afrikaanse Benin plaats?

De Belgische Defensie had een partnerschap gesloten met dat land. België mocht in het land oefenen met C-130, paracommando's en studenten van de Koninklijke Militaire school. In ruil daarvoor gaf België opleiding en training aan de Beninse parachutisten en andere militairen. Het was soms grappig om de Beninse para's te zien springen: te vroeg of langs de verkeerde kant, of helemaal niet omdat ze ziek geworden waren in vlucht.

Het grote voordeel voor het 20 Smaldeel was het feit te

l'escadrille bientôt, ce sera le cœur rassuré en sachant que tous les pilotes connaîtront leur job à fond!

Je souhaiterais aborder avec vous, en tant qu'«instructor pilot», l'entraînement et les exercices de nos équipages C-130. Vous devez avoir un avis à ce sujet ?

Nous disposons de quelques exercices et un entraînement très effectifs. Les plus importants sont l'Advanced Airlift Tactical Training Course (AATTC), le Red Flag, l'Air Mobility Competition «Rodeo» aux Etats-Unis ainsi que la manœuvre Herky et l'Airlift Bloc Training. Chaque année, le 15 Wing participe avec plusieurs C-130 à la manœuvre nationale ayant pour objectif d'évacuer des civils en cas

d'urgence. Cette manœuvre porte le nom de NEO (Non-combattant Evacuation Operation). Il m'est difficile de dire lequel de ces exercices ou lequel de ces entraînements sont les plus appropriés. C'est la combinaison de l'ensemble qui fait que les équipages soient suffisamment entraînés pour pouvoir effectuer avec succès d'éventuelles opérations.

L'exercice Herky s'est tenu pour la première fois en 1983, c'était un exercice purement belge et il avait lieu en Belgique. Pourquoi a-t-il été décidé d'effectuer cette manœuvre à l'étranger?

L'exercice Herky est, en effet, une réalisation propre au 15 Wing et aux paras, ayant principalement pour but de qualifier nos équipages C-130 dans le vol tactique et dans l'exécution de divers parachutages. A l'origine, cet exercice avec un déploiement de la 20 Escadrille, se tenait sur les terrains d'anciens aérodromes de l'OTAN en Belgique. A partir de là, des parachutages, des assauts et des «short field operations» étaient effectués de jour et de nuit.

Plus tard, l'exercice s'est tenu plusieurs fois à Toulouse en coopération avec les appareils de transport de l'Armée de l'Air Française. Je crois me souvenir que, trois années de suite (2007-2009), nous avons eu le Herky au Bénin. A partir de 2010, il s'est inspiré du modèle américain et

kunnen oefenen in een Afrikaanse omgeving, wat totaal anders is dan in Europa, alleen al wegens de meteorologie, het klimaat en de temperatuur.

De Afrikaanse ervaring opgedaan gedurende de Herky's in Benin was voor vele jonge bemanningsleden van grote waarde voor eventuele evacuaties of humanitaire opdrachten in dat continent.

Toen onze vier transportvliegtuigen HS-748 in 2002 uit dienst werden genomen, schonk België drie van die toestellen aan de Luchtmacht van Benin. Zijn die vliegtuigen nog in gebruik?

Op het vliegveld van Cotonou staan er nog twee. Ter plaatse hoorde ik dat een van de toestellen ooit vloog met dertien rode kruisen (defecten) in het boordboek. Er zou nog een toestel vliegklaar zijn, maar zelf zag ik het nooit vliegen in de periodes van onze Herky-oefening aldaar.

De Amerikanen hebben vanzelfsprekend de meeste ervaring en de grootste kennis van operaties met de Hercules. Is het daarom dat wij ook bij de USAF oefenen en trainen?

Inderdaad, wij kunnen veel leren van de Amerikanen. In Europa zijn de mogelijkheden en het luchtruim te beperkt om oefeningen zoals in Amerika te organiseren.

De **AATTC** is een training waarbij de Amerikanen hun ervaring en kennis doorgeven aan onze bemanningen C-130. Een bemanning van de 15 Wing per jaar volgt deze tactische training; daar is geen van onze vlieg instructeurs bij. Het zou ideaal zijn mocht elke C-130 piloot deze training tweemaal gekregen hebben, eenmaal als tweede piloot en eenmaal als boordcommandant. Maar bij gebrek aan plaatsen (slots) kan dat niet voor iedereen.

Veel van onze oefeningen overlappen elkaar, maar gedurende de AATTC wordt een "war environment" nagebootst waarin F-16's ons aanvallen en grond-lucht raketaanvallen gesimuleerd worden. Daarop moeten onze bemanningen dan reageren.

Gedurende **Red Flag** daarentegen oefenen wij in een echt totaal realistisch oorlog-scenario met een honderdtal vliegtuigen samen in de lucht: gevechts-, transport- en steunvliegtuigen. Deze gesimuleerde oorlog duurt twee weken en is een grote uitdaging voor onze bemanningen en technici. Alvorens een bemanning aan deze ingewikkelde oefening deel neemt, is het aangeraden eerst alle andere oefeningen en trainingen te hebben doorstaan. Aan Red Flag wordt deelgenomen met twee C-130's en een detachement 15 Wing van een dertigtal personen. De hoge eisen gesteld in Red Flag dragen ertoe bij dat onze bemanningen in Afghanistan efficiënt en veilig kunnen opereren.

De Air Mobility "Rodeo", is een competitie tussen luchttransporteenheden, maar heeft deze competitie ook een grote trainingswaarde voor onze bemanningen?

Deze competitie wordt om de twee jaar georganiseerd door de USAF Air Mobility Command. Aan deze competitie wordt deel genomen door bijna alle Amerikaanse luchttransportsmaldelen. Bevriende landen worden uitgenodigd om deel te nemen. Gedurende een week worden tactische opdrachten uitgevoerd, laden en lossen van vliegtuigen, en moeten ook fysieke proeven afgelegd

s'appelle désormais Airlift Bloc Training ayant lieu au Portugal. Ces manœuvres en pays étrangers permettent aussi à nos équipages de bénéficier de l'expérience des équipages d'autres pays.

Pourquoi l'exercice Herky s'est-il tenu plusieurs années au Bénin en Afrique de l'Ouest?

La Défense belge avait conclu un accord avec ce pays. La Belgique avait l'autorisation de tenir des exercices avec des C-130, les para-commandos et des étudiants de l'Ecole Royale Militaire. En échange, la Belgique donnait des sessions de formation et d'entraînement aux parachutistes et aux autres militaires de l'armée de Bénin. C'était parfois marrant de voir sauter leurs paras: trop tôt ou du mauvais côté, ou même pas du tout parce qu'ils étaient devenus malades en cours de vol.

Le grand avantage pour la 20 Escadrille était de pouvoir tenir ces exercices dans un environnement africain, qui est totalement différent de celui de l'Europe, ne fut-ce que pour la météorologie, le climat et la température.

L'expérience africaine acquise durant les exercices Herky au Bénin constituait pour nombre de jeunes équipages une réelle valeur pour exécuter plus tard des évacuations éventuelles ou des missions humanitaires sur ce continent.

Au moment où en 2002 nos quatre avions de transport HS-748 étaient mis hors service, la Belgique a fait don de trois de ces appareils à la force aérienne du Bénin. Ces appareils sont-ils encore en service?

Il en reste encore deux sur l'aérodrome de Cotonou. Sur place, il m'est venu à l'oreille qu'un des appareils a été obligé de voler malgré treize croix rouges (manquements à l'avion) dans le carnet de bord. Un des appareils serait encore en mesure de voler, mais personnellement, je ne l'ai jamais vu pendant la période de nos exercices Herky là-bas.

Il est un fait que les américains ont le plus d'expérience et de connaissance des opérations en Hercules. Est-ce pour cette raison que nous participons aux exercices et entraînements au sein de la USAF?

En effet, nous avons beaucoup à apprendre des américains. En Europe, les possibilités et l'espace aérien sont trop limités pour organiser des opérations à l'américaine.

L'**AATTC** est un entraînement par lequel les américains transmettent leur expérience et leur connaissance à nos équipages C-130. Chaque année, un équipage de notre 15 Wing suit cet entraînement, aucun instructeur en vol n'y participe. Idéalement, chaque pilote C-130 devrait pouvoir y participer deux fois: une fois comme second pilote et une fois en tant que commandant de bord. Malheureusement, le manque de place (slots) ne le permet pas pour chaque pilote. Beaucoup de nos exercices se chevauchent, mais durant l'AATTC un «war environment» est imité où des F-16 nous attaquent et où des tirs de missiles sol-air sont simulés. Nos équipages doivent alors réagir à ces menaces.

Par contre, au cours du **Red Flag**, nous évoluons dans un scénario de guerre totalement réaliste, c.-à-d. avec une centaine d'appareils en vol: des avions de combat, de transport et de support. Cette guerre simulée dure deux semaines et elle présente un réel défi pour nos

worden. Ook de technici worden zwaar op de proef gesteld. Alle C-130 inspecties en interventies moeten uitgevoerd worden volgens de USAF "Standard Operating Procedures" en veiligheidsnormen. Wat deze competitie voor ons ook zeer interessant en leerrijk is de uitwisseling van ervaring met bemanningen en technici van de andere

équipages et nos techniciens. Il est conseillé aux équipages d'avoir auparavant participé à tous les autres exercices et entraînements avant de prendre part à cet exercice compliqué. Deux C-130 participent à Red Flag avec un détachement du 15 Wing fort d'une trentaine de personnes. Les exigences élevées imposées pour Red Flag permettent à nos équipages en Afghanistan de pouvoir opérer avec efficacité et en sécurité.



naties die ook de C-130 in gebruik hebben.

Een Belgisch detachement (15 Wing en Peloton Luchtbevoorrading) nam dit jaar voor de tiende maal deel aan de Rodeo en won voor de tweede keer een trofee. Ik was boordcommandant bij onze deelname in 2009. We wonnen toen geen trofee, maar voor mij was deze Rodeo zeer belangrijk voor mijn verdere loopbaan en leven: ik vond er mijn toekomstige echtgenote!

Mag ik stellen dat onze C-130 bemanningen zeer goed opgeleid en geoefend zijn?

Ik mag gerust zeggen dat er een groot verschil is in de manier waarop we nu onze C-130 bemanningen trainen en oefenen en de manier waarop dat tien jaar geleden gebeurde. Naast alle training in vlucht is er nog deze op de vluchtsimulator.

Als een pas opgeleide piloot of een nieuwe piloot C-130 toekomt in de 15 Wing krijgt hij een eerste opleiding op vluchtsimulator "initial" in de VSA. Voor mij was dat nog in Atlanta, maar nu gebeurt dat in Tampa Florida. Jaren geleden gebeurde dat nog in België of in Canada. Om van copiloot naar PICUS (pilot in command under surveillance) te gaan krijgt de piloot een tweede "initial" in Tampa.

Verder is het ook zo dat elke piloot en flight-engineer een maal per jaar een week training op vluchtsimulator in Tampa moet volgen. Gedurende die week krijgen zij vier sessies van vier uur en enkele uren theoretische lessen. De training op vluchtsimulator is misschien nog belangrijker dan deze in vlucht omdat noodprocedures kunnen geoefend worden die in werkelijkheid niet mogen of kunnen geoefend worden.

Is de tactische kwalificatie van de C-130 bemanningen nog even belangrijk als vroeger?

Wij moeten nog altijd tactisch gekwalificeerd zijn, daarom al die oefeningen waarover wij het reeds hadden in dit gesprek. Momenteel vliegen wij ongeveer 80% van onze vliegreizen gedurende opdrachten naar en in Afghanistan en Congo. Om deze te kunnen uitvoeren moeten de bemanningen tactisch gekwalificeerd zijn.

L'Air Mobility «Rodeo» est une compétition entre des escadrilles de transport aérien, mais cette compétition a-t-elle une grande valeur d'entraînement pour nos équipages?

Cette compétition est organisée tous les deux ans par l'USAF Air Mobility Command. Presque toutes les escadrilles de transport aérien américaines participent à cette compétition. Des pays amis sont invités à y participer. Durant une semaine des missions tactiques sont exécutées, charger et décharger des avions, de même que passer des épreuves physiques. De leur côté les techniciens sont rudement mis à l'épreuve. Toutes les inspections et interventions C-130 doivent être exécutées selon les USAF «Standard Operating Procedures» et leurs normes de sécurité. Ce qui, en plus, rend cette compétition très intéressante et instructive est l'échange d'expérience avec les équipages et techniciens d'autres nations qui volent également en C-130.

Cette année, un détachement belge (15 Wing et peloton Ravitaillement par air) participait au Rodeo pour la dixième fois. Il a gagné un trophée pour la deuxième fois. Lors de notre participation en 2009, j'étais commandant de bord. Cette fois-là nous n'avons pas gagné un trophée mais pour moi-même ce Rodeo était très important pour ma future carrière et pour ma vie: j'y ai trouvé ma future épouse!

Puis-je considérer que nos équipages C-130 sont très bien formés et entraînés?

Je peux affirmer sans crainte qu'il y a une grande différence entre la façon d'entraîner et de préparer nos équipages C-130 à l'heure actuelle et celle d'il y a dix ans. A côté de tout l'entraînement en vol, il y a aussi celui sur simulateur de vol.

A l'arrivée au 15 Wing, un pilote récemment formé ou un nouveau pilote C-130 reçoit une première formation sur simulateur de vol «initial» aux Etats-Unis. De mon temps, il avait encore lieu à Atlanta mais actuellement le simulateur s'effectue à Tampa en Floride. Avant, cette formation se faisait en Belgique ou au Canada. Pour passer de copilote à PICUS (pilot in command under surveillance), le pilote reçoit un deuxième «initial» à Tampa.

De plus, chaque pilote et chaque flight-engineer doit suivre annuellement une semaine d'entraînement sur le simulateur de vol à Tampa. Pendant cette semaine, ils effectuent quatre sessions de quatre heures et ils reçoivent plusieurs heures de cours théorique. Cet entraînement sur simulateur de vol est peut-être encore plus important que celui en vol réel, parce qu'il y a moyen d'exercer des procédures de secours qui sont impossibles à réaliser ou défendues dans la réalité.

Welke zij de operaties die u het meest zullen bijblijven?

Ik heb veel memorabele opdrachten mogen uitvoeren. Maar het meest zullen mij bijblijven: Benin, Irak, Congo en Afghanistan.

Het begon voor mij in het West-Afrikaanse Benin waar ik als copiloot ongeveer zes maanden van mijn leven heb doorgebracht. Minister van Defensie A. Flahaut had met dat land een militaire coöperatie gestart. In dat kader werden daar zowel Beninse als Belgische militairen opgeleid. Daarvoor stelde België voor langere perioden een C-130 ter beschikking voor transport van troepen en materieel en voor parachutages.

In 2003, nadat de VSA officieel de oorlog in Irak beëindigden, heb ik enkele weken deelgenomen aan de humanitaire luchtbrug naar Bagdad die door de VN georganiseerd was om de dringende hulp tot bij de bevolking te krijgen. Op vraag van de VN (WPF World Food Programme) en het Internationale Rode Kruis zette België gedurende zes maanden een C-130 in die dagelijks twee vluchten uitvoerde vanuit Koeweit, Dubai of Jordanië naar Bagdad. Ook de vele opdrachten in Congo zullen mij altijd bijblijven. België heeft sedert enkele jaren twee C-130's in Congo, een in het kader van het Programme Partenariat Militaire (PPM) en een voor de UNO-blauwhelmen (MONUC/MONUSCO). Voor de UNO heb ik nooit een periode kunnen vliegen, maar des te meer voor het PPM.

In het begin voerden wij enkel zuiver logistieke opdrachten uit voor het Congolese leger (ANC). Maar toen beslist werd de verschillende rebellenlegers in het ANC te integreren, gingen wij met onze C-130 rebellen ophalen in verschillende streken van Congo en brachten ze naar de "centres de brassage" of naar de basis Kamina waar met hulp van Belgische onderrichters een geïntegreerde brigade werd gevormd. We vlogen ook naar Bujumbura en Lubumbashi om drank, voedsel en vlees te halen. Het vlees uit Lubumbashi werd geleverd door de West-Vlaamse familie Demaeght, die in 1946 begon met veeteelt in Katanga. Naast een slachterij, heeft deze familie nu ook een transportfirma en een krokodillenkwekerij.

Voor de twee rondes van presidentsverkiezingen in 2006 werd onze C-130 ook ingezet om waarnemers, stembussen en stembrieven over te vliegen naar vele uithoeken van het land.

We spraken nog niet over de opdrachten naar en in Afghanistan. Wat beleefde u daar?

La qualification tactique des équipages C-130 est-elle encore aussi importante qu'avant?

Il nous faut encore toujours être qualifié tactiquement, de là tous ces exercices qui ont déjà été passé en revue dans cet interview. Actuellement, presque 80% de nos heures de vol se font sur des missions vers et en Afghanistan et au Congo. Pour pouvoir effectuer ces missions les équipages doivent être qualifiés tactique.

Quelles sont les opérations qui vous resteront le plus en mémoire?

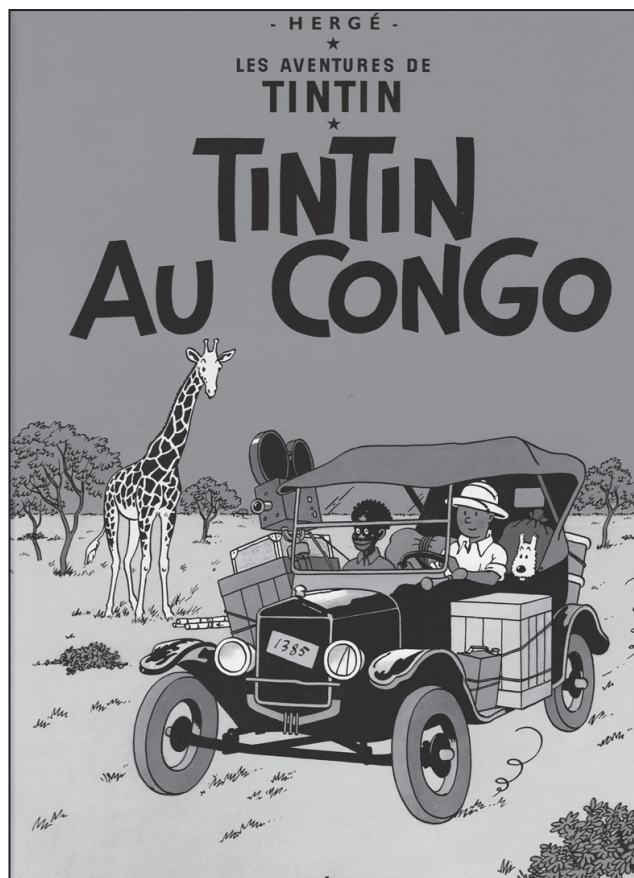
J'ai pu exécuter beaucoup de missions mémorables. Celles qui me resteront le plus en mémoire sont celles au Benin, au Congo et en Afghanistan.

Pour moi, tout a débuté au Bénin, en Afrique de l'Ouest, où j'ai passé environ six mois de ma vie comme copilote. Le ministre de la Défense A. Flahaut avait mis en œuvre une coopération militaire avec ce pays. L'entraînement de militaires tant belges que ceux de l'armée de Bénin avait lieu dans ce cadre. A cette fin, la Belgique a mis à disposition un C-130 pour de longues périodes, ceci, pour le transport de troupes et du matériel et pour faire des parachutages.

En 2003, après la fin officielle par les Etats-Unis de la guerre en Iraq, j'ai participé pendant quelques semaines à un pont aérien humanitaire vers Bagdad, organisé par les Nations Unies pour amener de l'aide urgente à la population. A la demande de l'ONU (WPF World Food Programme) et de la Croix Rouge internationale, la Belgique a, pendant six mois, engagé un C-130 qui exécutait journalièrement deux vols de Koweït, Dubai ou de la Jordanie vers Bagdad.

De plus les nombreuses missions au Congo me resteront toujours en mémoire. Depuis quelques années, la Belgique a deux C-130 au Congo, un dans le cadre du Programme Partenariat Militaire (PPM) et un pour les casques-bleus de l'ONU (MONUC/MONUSCO). Je n'ai pas eu l'occasion de voler une période pour l'ONU, mais par contre, j'ai volé d'autant plus pour le PPM.

Au début, nos missions pour l'armée congolaise (ANC) étaient purement tactiques. Mais du moment où l'on a décidé d'intégrer dans l'ANC les diverses armées rebelles, nos C-130 allaient chercher des rebelles dans diverses régions du Congo pour les acheminer vers des «centres de brassage» ou vers la base de Kamina où, avec l'aide d'instructeurs belges, une brigade intégrée a été formée. Nous avons également effectué des vols vers Bujumbura et Lubumbashi pour aller chercher des boissons, de la viande et des denrées alimentaires. La viande était livrée par la famille Demaeght originaire de Flandre Occidentale qui, en 1946, avait commencé l'élevage au Katanga. A côté d'un abattoir, cette famille dispose en ce moment d'une société de transport et d'un centre d'élevage de crocodiles.



Vanaf de oprichting van de International Security Assistance Force (ISAF) door de UNO was ons land erbij. In het begin ontplooiden wij de Belgische militairen via een luchtbrug. Vier bemanningen vlogen over dag van Melsbroek naar Baku in Azerbeïdjan en vier andere bemanningen brachten onze troepen 's nachts van Baku naar Kabul. Onze vier C-130's bleven bijna constant in de lucht.

Als in 2003 de ISAF in Afghanistan onder bevel kwam van de NAVO, stelde België een C-130 ter beschikking. Gedurende een jaar verbleef een C-130 detachement 15 Wing op het vliegveld van Kabul, waar het samen met een Portugese C-130 in één transporteenheid vormde. De bemanningen vlogen 60 tot 80 uren per maand in zeer moeilijke omstandigheden. Deze periode was voor mij misschien wel de interessantste uit mijn loopbaan tot nog toe. Wij vlogen meestal naar vliegvelden in het noorden, o.a. Kunduz, Bagram, Feyzabad, Chak Charan en Herat.

De laatste jaren blijven wij niet meer in Afghanistan, maar vliegen we enkel nog in en uit naar de plaatsen waar onze 650 Belgische militairen zitten: Kabul, Kandahar en Kunduz. We vliegen vanuit Dusjanbe in buurland Tadzjikistan, waar we genieten van de technische steun van een Frans detachement.

Ik herinner mij dat u enkele jaren geleden in Afghanistan iets speciaals beleefde. Kan je daar nu iets meer over zeggen?

Het was in 2006. Na speciale toelating van onze minister van Defensie, zouden wij o.a. dertig Amerikanen naar Zarandj brengen, een vliegveld in het zuidoosten aan de grens met Iran. Zij gingen op verkenning om aan de Iraanse grens een nieuw vliegveld te bouwen. Bij aankomst boven Zarandj kwamen wij in een zandstorm terecht. Op onze radio "guard channel" hoorden de Iraanse luchtverdediging met de boodschap "you are locked and you will be destroyed". Na radiocontact met de Iraanse luchtverkeerscontrole en consultatie met de passagiers, deden wij nog een tweede poging om te landen. Maar weer kregen wij dezelfde boodschap te horen: "you are locked and you will be destroyed". Er werd op onze C-130 geschoten. Ons zelfverdedigingsstelsel aan boord herkende de bedreiging, en wij namen onmiddellijk de nodige acties, daarbij geholpen door de zandstorm. We landden niet in Zarandj en vatten het tweede deel van onze opdracht aan om Spaanse Special Forces af te

Lors des deux tours des élections présidentielles en 2006, notre C-130 était également mis en œuvre pour amener vers tous les coins du pays les observateurs, les urnes et les bulletins de vote.

Nous n'avons pas encore parlé des missions vers et en Afghanistan. Quelles étaient vos expériences là-bas?

Dès la constitution de l'International Security & Assistance Force (ISAF) par l'ONU, la Belgique était de la partie. Au début, le déploiement des militaires belges se faisait au moyen d'un pont aérien. De jour quatre équipages volaient de Melsbroek vers Baku en Azerbaïdjan et quatre autres équipages amenaient de nuit nos troupes de Baku à Kabul. Nos quatre C-130 étaient presque constamment en vol.

Lorsqu'en 2003, l'ISAF en Afghanistan était mise sous commandement OTAN, la Belgique a mis un C-130 à sa disposition.

Pendant une année entière, un détachement C-130 du 15 Wing était stationné sur l'aérodrome de Kabul où, avec un détachement C-130 portugais, il formait une unité de transport. Les équipages volaient 60 à 80 heures par mois dans des conditions parfois pénibles. Cette période était pour moi, jusqu'ici, sans doute la plus intéressante de ma carrière. La plupart du temps nous volions vers les

aérodromes dans le nord, e.a. Kunduz, Bagram, Faizabad, Chak Charan et Herat.

Ces dernières années, nous ne restons plus en Afghanistan, mais nous volons uniquement aller et retour vers les endroits où résident nos 650 militaires belges: Kabul, Kandahar et Kunduz. Nous partons de Douchanbé dans le pays voisin, le

Tadjikistan, où nous pouvons bénéficier du support technique d'un détachement français.

Je me souviens qu'il y a quelques années vous avez vécu un événement tout à fait spécial en Afghanistan. Pourriez-vous nous en raconter un peu plus?

C'était en 2006. Après une permission spéciale de notre ministre de la Défense, il nous a été demandé e.a. d'amener trente américains à Zarandj, un aérodrome dans le sud-ouest près de la frontière avec l'Iran. Ils allaient en



zetten met "engines runnig off-load" (ERO), waarbij onze motoren stil vielen door de hitte en het zand. Tenslotte moest nog materiaal opgehaald worden op een vliegveld dat op een hoogte van 8000 voet lag. Omdat onze motoren niet langer optimaal presteerden kostte het een inspanning om daar terug op te stijgen richting Kabul. Daar hadden wij maar een halve landingsbaan, omdat een Portugese C-130 halfweg stilstond met een klapband.

Je zou kunnen zeggen dat Murphy die dag aan boord was, want alles wat kon mis lopen liep ook bijna mis!

Voor de uitvoering van deze drieledige opdracht kreeg de bemanning in 2006 de "Challenge Etienne Dufosse", als blijk van "airmanship" gedurende operaties.

Tenslotte nog even terug naar de Rodeo 2009. Ons Belgisch detachement won toen geen prijs, maar jij won toen de prijs van je leven. Wat gebeurde er?

We zijn toen uit Melsbroek naar de VSA vertrokken met veel verwachtingen. Op het einde van de tactische competitie waren we zee ontgoocheld omdat we niettegenstaande enorme inspanningen geen enkele trofee kregen. Zoals altijd in deze competitie moet je naast een groot professionalisme ook wat geluk hebben.

Dat geluk overkwam mij buiten competitie toen ik Lara ontmoette, een toffe dame die met met haar Amerikaans smaldeel C-17 Globemaster ook deelnam aan de Rodeo. Zij is piloot in de Reserve Air Force en bij Delta Airlines. We werden verliefd en trouwden een jaar later en nu hebben we reeds een dochtertje.

Hoe ziet uw toekomst er uit?

In oktober zal ik, na twaalf jaar, de 15 Wing verlaten om bij mijn vrouw en dochtertje te gaan wonen in Texas. Op 6 oktober vlieg ik voor het laatst met een Belgische Hercules en na de landing geef ik nog een afscheidsfeest

reconnaissance à la recherche d'un terrain pour installer un nouvel aérodrome. En arrivant au dessus de Zarandj, nous avons rencontré une tempête de sable. Sur notre radio «guard channel», nous entendions la défense aérienne iraquienne lancer le message «you are locked and you will be destroyed». Après un contact radio avec le contrôle du trafic aérien iraquien et après consultation avec les passagers nous avons effectué une seconde tentative pour atterrir. Nous entendions toujours le même message: «you are locked and you will be destroyed». On tira sur notre C-130. Notre système d'autodéfense à bord

a reconnu la menace et nous avons immédiatement entrepris les actions nécessaires, aidés en cela par la tempête de sable. Nous n'avons pas atterri à Zarandj et avons entamé la deuxième partie de notre mission, soit déposer des Special Forces espagnoles par un «engines running off-load» (ERO) mais nos moteurs se sont arrêtés par la chaleur et le sable. Nous devions ensuite encore enlever du matériel d'un aérodrome situé à 8.000 pieds de hauteur. Comme nos moteurs n'avaient plus un rendement optimal, nous leur avons imposé un effort considérable pour décoller en direction de Kabul. A Kabul nous ne disposions que d'une moitié de piste d'atterrissage parce qu'un C-130 portugais était en



panne avec un pneu crevé et se trouvait à mi-chemin sur la piste.

On pourrait dire que ce jour-là nous avions Murphy à bord, car tout ce qui pouvait aller de travers a en effet presque été de travers!

Pour l'exécution de cette triple mission, l'équipage a obtenu en 2006 le «Challenge Etienne Dufosse», pour avoir fait preuve d'«airmanship» durant les opérations.

Pour conclure, revenons un moment au Rodeo 2009. Notre détachement belge n'avait pas obtenu un trophée

mais vous, par contre, avez obtenu le trophée de votre vie. Que s'était-il passé?

Nous étions partis de Melsbroek avec de grandes espérances. A la fin de la compétition tactique nous étions très déçus parce que, malgré nos efforts considérables, nous n'avions obtenu aucun trophée. Comme toujours dans ce genre de compétition il faut, en plus d'un grand professionnalisme, avoir également un peu de chance.

Cette chance m'est arrivée en dehors de la compétition lorsque j'ai rencontré Lara, une femme formidable qui participait





in de lokalen van de VZW Dakota voor mijn collega's en vrienden.

In de VSA zal ik solliciteren bij een luchtvaartmaatschappij, bij voorkeur Delta Airlines. Ik vernam dat in 2012 veel burgerpiloten in de VSA met pensioen gaan, en dat de aanwerving van nieuwe piloten reeds in januari begint.

Met welke gevoel of welke herinnering verlaat je de 15 Wing?

Aan de meeste opdrachten heb ik goede herinneringen. Maar meer nog dan de interessante bestemmingen zal ik de goede "crew spirit" van het 20 Smaldeel mij bijblijven: eerst de opdracht samen zo goed mogelijk uitvoeren, daarna een frisse pint drinken en soms in onze vrije tijd de lokale bezienswaardigheden bezoeken. En weet u, een opdracht met veel problemen zoals deze in 2006 in Afghanistan is daarom geen slechte zending, maar in tegendeel een die bijblijft. De vrijheid van het vliegen in Congo en de uitdaging van het vliegen in Afghanistan zal ik mij altijd blijven herinneren.

Vliegen met het 20ste Smaldeel op C-130 was voor mij gewoon super, ik noem dat zelfs niet werken!

Bedankt Tom en "good luck".

également à ce Rodeo avec un C-17 Globemaster de son escadrille américaine. Elle est pilote dans de la Reserve Air Force et chez Delta Airlines. Nous sommes tombés amoureux et nous nous sommes mariés un an plus tard. Maintenant nous avons déjà une fille.

Comment se dessine votre avenir?

Au mois d'octobre, après douze années, je quitterai le 15 Wing pour aller habiter auprès de ma femme et de ma petite fille au Texas.

Le 6 octobre je vole pour la dernière fois sur un Hercules belge et après l'atterrissage j'organiserai une fête d'adieu dans les locaux de l'ASBL

Dakota pour mes collègues et amis. Aux USA je postulerai auprès d'une compagnie aérienne, de préférence Delta Airlines. J'ai entendu qu'en 2012 beaucoup de pilotes civils en Amérique prendront leur retraite et qu'en janvier le recrutement de nouveaux pilotes commencera déjà.

Quels sont vos sentiments et vos souvenirs en quittant le 15 Wing?

J'ai des bons souvenirs de la plupart de mes missions. Mais plus encore que le plaisir des destinations intéressantes, me restera en mémoire le bon «crew spirit» de la 20 Escadrille: tout d'abord, exécuter ensemble de son mieux la mission, pour prendre par après une bonne pinte et parfois, le temps qui nous restait pour visiter les curiosités locales. Et vous savez quoi? Une mission avec beaucoup de problèmes comme celle de 2006 en Afghanistan n'est pas une mauvaise mission pour autant, mais au contraire celle qui vous reste en mémoire. Aussi je me souviendrai toujours des sentiments de liberté en volant en Afrique et le défi de voler en Afghanistan.

Pour moi, voler sur C-130 à la 20 Escadrille était tout simplement super, je n'appelle même cela pas travailler!

Merci Tom et «good luck».



C-130-bemanning bekroond voor koelbloedigheid

De bemanningsleden van een C-130 hebben een prijs gekregen voor hun koelbloedigheid en professionalisme tijdens een noodsituatie. Op donderdag 3 november 2011 reikte de VZW Huis der Vleugels hen hiervoor de prijs Marie Monseur-Fontaine uit, goed voor 2.500 euro. Dat gebeurde in aanwezigheid van de chef Defensie, generaal Charles-Henri Delcour.

Op 20 februari 2009 sloeg het noodlot toe. Een C-130 was op weg naar Schaffen voor een sprong van zestig parachutisten. Onderweg kreeg de bemanning echter af te rekenen met uiteenlopende problemen: het landingsgestel begaf het, de intercom functioneerde niet meer en er was een ontploffing in de cockpit. Toch reageerden ze koelbloedig en uiterst professioneel. Ze konden het toestel aan de grond zetten en alle passagiers evacueren. De bemanning bestond uit: commandant S. Van Meldert, onderluitenant D. Gysen, adjudant P. Van De Velde, adjudant R. Marreel en 1ste sergeant K. Lommelen.

Marie Monseur-Fontaine was gepassioneerd door luchtvaart en liet een deel van haar bezittingen na aan de VZW Huis der Vleugels. Ze droeg de VZW op om jaarlijks de naar haar genoemde prijs uit te reiken aan een Belgische vlieger of bemanning die een belangrijke vliegprestatie leverde.



L'équipage d'un C-130 récompensé pour son sang- froid

Les membres d'un C-130 ont reçu une récompense pour le sang-froid et le professionnalisme dont ils ont fait preuve au cours d'une intervention urgente.

Le jeudi 3 novembre 2011, l'ASBL Maison des Ailes leur a remis le prix Marie Monseur-Fontaine d'une valeur de 2 500 euro. Sa remise s'est déroulée en présence du général Charles-Henri Delcour, chef de la Défense.

Tout se déclenche le 20 février 2009, alors qu'un C-130 vole en direction de Schaffen pour larguer une soixantaine de parachutistes. Plusieurs incidents sont survenus: le train d'atterrissage ne rentre pas, les communications internes ne fonctionnent plus et une explosion vient de se produire dans le cockpit. L'équipage a réagi calmement et professionnellement, ce qui a permis la pose de l'appareil et l'évacuation des passagers. Le personnel comprenait le commandant S. Van Meldert, le sous-lieutenant D. Gysen, l'adjudant P. Van De Velde, l'adjudant R. Marreel et le premier sergent K. Lommelen.

Marie Monseur-Fontaine, passionnée par l'aviation, a légué une partie de ses biens à l'ASBL Maison des Ailes. En sa mémoire, celle-ci décerne un prix annuel à un aviateur ou équipage belge s'étant distingué lors d'un fait exceptionnel.

Air Mobility Rodeo 2011 Impressies van luitenant Willem Martens



Mei 2011, tijdens een opdracht MONUSCO in Congo, kreeg ik te horen dat ik aangeduid was als boordcommandant van de C-130 die over twee maand zou deelnemen aan de "Rodeo 2011". Dit had ik niet verwacht aangezien ik begin dit jaar nog maar net boordcommandant was geworden en er vanuit ging dat dit meer iets was voor de "ouwe rotten" met bergen meer ervaring. Dat Shrek, mijn promotiemakker luitenant

Air Mobility Rodeo 2011 Impressions du lieutenant Willem Martens

Traduction de Gilbert Desmet

Lors d'une mission MONUSCO au Congo, j'ai appris que j'étais désigné comme commandant de bord du C-130 qui participerait au «RODEO 2011» deux mois plus tard. Je ne m'attendais absolument pas à cette désignation puisque je venais de devenir commandant de bord cette année encore et je m'imaginai que cette mission était plutôt dévolue à de «vieux rats» avec une montagne d'expérience. Comme Shrek, mon

Sébastien Delaunoy, copiloot zou zijn maakte het plaatje helemaal compleet.

Terug in België begonnen wij aan de voorbereiding van deze toch wel uitdagende opdracht. Al snel bleek dat we, in vergelijking tot wat het Amerikaanse operatieorder voorschrijft, vrij laat waren met de voorbereiding. De meeste eenheden, en dan zeker de Amerikaanse, starten zes maand op voorhand met de voorbereiding: aanduiden van het vliegtuig en het personeel, bestuderen van de procedures en voortdurende training met de aangeduide bemanning en technici.

Begin juni mocht de bemanning kiezen de keuze tussen de CH-07 en de CH-08. Wij kozen de CH-07, omdat het "flight management system" (FMS) van dit vliegtuig nog niet gemodificeerd was en wij er dus meer vertrouwd mee waren. Achteraf gezien was de CH-08

misschien een betere keuze geweest omdat hij net uit D-check kwam en er nagelnieuw uitzag en dus het werk van de technici gedurende de competitie zeker wat had kunnen verlichten.

Op 15 juli was het hele team (26 personen), ondanks de hectische planning in de voorbije weken, klaar om te vertrekken en alles van zichzelf te geven. Via Keflavik en Quebec bereikten wij op 16 juli Hill AFB in Ogden, Utah, niet ver van Salt Lake City.

Op 17 juli namen wij een vrije dag om ons aan te passen aan het tijdsverschil van negen uren met België, de welbekende jetlag. Voor de ontspanning en om even weg te zijn uit het hotel ben ik samen met flight-engineer Tom Mols, de loadmasters Roel Nysen, Joris Rotty en Guy Verley (jurylid), enkele uren gaan "hiken" in de aangrenzende heuvels. Deze tocht bracht ons tot bij een kleine bergrivier van waaruit wij een prachtig uitzicht kregen over Ogden. 's Avonds ben ik dan met enkele technici een pintje gaan drinken in de bar van de lokale motorbende. Gezellige boel, alleen waren de pintjes zo straf als water! Dat heeft te maken met de mormonen die er de alcohol uithalen en dan zelf opdrinken zegt men ter plaatse; in elk geval zorgen zij ervoor dat er minder alcohol in het bier zit. Na deze aangename dag was het duidelijk dat de "team spirit" hoog en goed was voor de start van onze moeilijke opdracht! De volgende morgen was iedereen fris en klaar om te vertrekken naar McChord Air Force Base nabij Tacoma in de staat Washington waar de Air Mobility Rodeo 2011 door de USAF georganiseerd werd.

Het eerste onderdeel van de competitie begon al onmiddellijk bij de landing. We hadden een tijdstip gekregen waarop we moesten landen. Per seconde dat we ernaast zaten kregen we strafpunten. Copiloot Shrek had al de mogelijke aankomstroutes bekeken en uitgerekend zodat we onze landingstijd exact konden berekenen. Net op het moment

potte de promotion, le lieutenant Sébastien Delaunoy, en serait le copilote, le tableau était complet.

De retour en Belgique, nous commençons les préparatifs

de cette mission qui présente quand même un réel défi. Il est rapidement apparu que selon l'ordre d'opération américain nous commençons cette préparation bien tard. La plupart des unités, et certainement les unités américaines, entament leur préparation six mois avant: désignation de l'avion et du personnel, analyse des procédures et entraînement continu de l'équipage et des techniciens.

Début juin l'équipage pouvait choisir entre le CH-07 et le CH-08. Nous avons opté pour le CH-07, parce que le "flight management system" (FMS) de cet avion n'était pas encore modifié et que nous étions donc plus à l'aise avec cet avion. Par après, il est apparu que le CH-08 était peut-être un meilleur choix puisqu'il sortait

tout juste de D-check et qu'il paraissait comme neuf, ce qui aurait pu alléger la tâche des techniciens pendant la complétion.

Le 15 juillet le team au complet (26 personnes) était paré pour le départ et prêt à se surpasser et ce, malgré un planning chaotique durant les semaines précédentes. Le 16 juillet, nous avons atteint Hill AFB à Ogden, Utah, près de Salt Lake City via Keflavik et Québec

Le 17 juillet, nous avons pris un jour de repos pour nous acclimater au décalage horaire de neuf heures avec la Belgique, le jetlag bien connu. En vue de nous détendre et pour sortir un peu de l'hôtel, j'ai effectué une randonnée de quelques heures dans les montagnes avoisinantes avec le flight-engineer Tom Mols, les loadmasters Roel Nysen, Joris Rotty et Guy Verley (membre du jury) Cette promenade nous a amené près d'une petite rivière de montagne d'où nous avons une vue magnifique sur Ogden. Au soir, j'ai, avec quelques techniciens, été boire une petite bière dans le bar d'une bande locale de motos. Agréable bazar mais les bières avait la consistance de l'eau! Ce serait à mettre en relation avec les mormons qui en enlèvent l'alcool pour le boire eux-mêmes selon ce qui se dit sur place. De toute manière ils font en sorte que la bière contienne moins d'alcool. Après cette agréable journée, il devenait clair que le «team spirit» était bon et fort pour entamer notre difficile mission! Le lendemain, chacun était frais et prêt pour le départ vers McChord Air Force Base près de Tacoma dans l'état de Washington où l'USAF organisait l'Air Mobility Rodeo 2011.

La première partie de la compétition a débuté immédiatement dès l'atterrissage. Nous avons reçu un slot pour l'atterrissage. Par seconde en dehors de ce créneau, nous avons écopé de points de pénalisation. Le copilote Shrek avait analysé et calculé toutes les routes d'approche



dat we begonnen te vertragen werd ons ook gevraagd om te zakken, waardoor we iets minder rap snelheid verloren. Ik dacht dat goed te maken door iets meer te vertragen, maar dit bleek dan te veel te zijn, waardoor we toch nog 26 seconden te laat landden. Dit leverde ons jammer genoeg de eerste strafpunten op, en het zouden ook niet de laatste zijn.

Na het stilleggen van de motoren werden wij op de tarmac begroet door een heuse horde Amerikaanse militairen met een generaal op kop. Allen hadden zij een cowboyhoed op het hoofd om ons in ware rodeo-stijl te ontvangen



Wij kregen een korte rondleiding op de reusachtige basis met C-17 Globemaster transportvliegtuigen alvorens de nodige "check in" formaliteiten te ondergaan. Daarna ging het naar de Rainier Ranch, een tentendorp op een grasweide boven op een heuveltje met zicht op de landingsbaan. Ieder deelnemend detachement had hier een tent ter beschikking om de specialiteiten en tradities van zijn land en zijn eenheid te promoten. Daar gingen de meeste "après-vlieg" activiteiten door en was er elke avond een muzikaal optreden.

De eerste dagen gebruikten we om te oefenen. Door het minder goede weer op de eerste trainingsdag beperkten we ons tot het uitvoeren van enkele "touch and go" en een landing op een "assault strip" van amper 3000 voet. Zo hadden de technici meer tijd om onze negenendertigjarige Hercules in orde te brengen voor de competitie. Toen het weer beter werd, konden we een degelijk oefenen. Hierbij werden we geholpen door onze contactpersoon C-17 piloot kapitein Steve Brown.

We vertrokken voor een zware en moeilijke oefening: een navigatie met een parachutage van "heavy equipment" en "Container Delivery System" drop (CDS), uitgevoerd met de hulp van de para's van het Peloton Luchtbevoorrading (Rav Air) uit Schaffen o.l.v. luitenant Patrick Trenson. Deze oefenvlucht moest eindigen met een "short field landing" op de "assault strip" van McChord.

Na het opstijgen werden we onmiddellijk getraceerd op een adembenemend zicht. Mount Rainier, een reusachtige berg die met zijn meer dan 4000 meter hoogte uit de omgeving oprijst, omgeven door met dennen bedekte heuvels en met rivieren bezaaide valleien. We vlogen net te hoog om de bruine grizzlyberen te spotten en de roedels wolven te zien jagen, maar we konden ze ons zo inbeelden bij het zien van dit prachtig landschap. Eens heuvels voorbij was het tijd om te zakken tot 300 voet en

pour déterminer exactement l'heure de notre atterrissage. Au moment d'entamer la décélération, une descente nous a été demandée et nous avons, de ce fait, perdu moins de vitesse. J'ai alors imaginé de perdre plus vite de la vitesse, mais il semble que c'était de trop puisque notre atterrissage s'est effectué avec 26 secondes de retard. Nous écopions donc de notre première pénalisation et ce ne sera pas la dernière.

Après l'arrêt des moteurs nous sommes salués sur le tarmac par une immense horde de militaires américains avec un général en tête. Nous avons tous coiffé un chapeau cowboy afin de pouvoir nous faire accueillir dans un pur style rodéo.

Avant d'effectuer les formalités nécessaires du «check in», nous sommes conviés à une courte visite de l'immense base d'avions C-17 Globemaster. Après ces formalités nous nous déplaçons vers le Ranch Rainier: un village de tentes sur une prairie en haut d'une petite colline avec vue sur la piste d'atterrissage. Chaque détachement participant au Rodéo y disposait d'une tente pour y promouvoir les spécialités et les traditions de son pays et de son unité. C'est à cet endroit que la plupart des activités «après-voil» prenaient place et qu'un spectacle musical avait lieu chaque soir

Nous avons utilisé les premiers jours pour nous entraîner. Les conditions météo moins bonnes des premiers jours nous ont limité à l'exécution de quelques «touch and go» et un atterrissage sur un «assault strip» d'à peine 3.000 pieds. Nos techniciens disposaient ainsi de plus de temps pour préparer notre Hercule de trente neuf ans à la compétition. Quand la météo s'est améliorée, nous avons pu nous entraîner de manière adéquate. A cet effet, nous avons reçu l'aide de notre personne de contact, un pilote de C-17 le capitaine Steve Brown.

Nous sommes partis pour un exercice lourd et difficile: une navigation avec parachutage de «heavy equipment» et d'un «Container Delivery System» drop (CDS) effectués avec le support de paras du Peloton de Ravitaillement Air (Rav Air) de Schaffen sous le commandement du





de navigatie punten te identificeren. Het terrein hier stond in schril contrast met dat van vijf minuten voordien. Weiden en velden met hier en daar een huis of een boerderij, zover we konden kijken, daar waar we in België om de tien seconden moet uitwijken om een dorpskern te vermijden, om dan nog maar te zwijgen over de maximum 300 voet limiet voor de competitie. Ondanks de afleiding van al dit schoon, slaagde Shrek er in om ons perfect doorheen de navigatie te leiden tot aan de dropzone. De dropscores waren dan ook bijna perfect, de CDS-bundel landde op slechts vier meter van het vooropgestelde "point of impact" (PI). De reeds geslaagde training werd afgerond met een mooie, in de box, landing op de "assault strip". Als we dit tijdens de competitie kunnen zullen we zeker hoge punten scoren.

De volgende dagen was ons vliegtuig in handen van de mecaniciens om het klaar te stomen voor de competitie. Onze twee loadmasters oefenden hard, samen met de Rav Air, om de "Engines Running On/Offload" (ERO) zo gesmeerd mogelijk te laten lopen. Zij moesten, in een zo kort mogelijke tijd, een Humvee met aanhangwagen en een pallet laden, vastmaken, en lossen terwijl de motoren van onze C-130 draaiden. Na heel wat overleg en enkele inputs van jurylid Guy ging dit vlot en kon dit alleen maar een succes worden.

Na een week van veel oefenen en hard werk, was het tijd voor ontspanning. Op zaterdagavond werden we uitgenodigd op de "icebreaker", een evenement waar alle teams samen kwamen op een domein van een plaatselijke zakenman met een verzameling van honderden "oldtimers". Hier konden we eten en drinken, maar ook kennis maken met onze collega-tegenstanders. Op zondag was het tijd voor de grote openingsceremonie, gevolgd door de eerste teamtest, namelijk de "fit to fight" proef. Ons machtig "Belgian team" was samengesteld uit Cathy Wouters, onze detachementscommandant, Pascal Samstag, Brice Ramaekers, Maarten Pauwels en ikzelf. De enen presteerden al wat beter dan de anderen, maar al bij al behaalden wij zeker geen slecht resultaat. Na deze zware proef was het tijd om te ontspannen in "Rainier Ranch". Om volk naar onze tent te lokken hadden enkele mecaniciens "nagelke klop" georganiseerd, een wel bekend Belgische

lieutenant Patrick Trenson. Cette mission d'entraînement devrait finir par un «short field landing» sur un «assault strip» de McChord.

Dès après le décollage, nous sommes attirés par une vue à vous couper le souffle, Mount Rainier, une énorme montagne qui émerge à plus de 4.000 mètres au-dessus de l'environnement, entourée de collines couvertes de pins et de vallées taillées par les rivières. Nous volions juste trop haut pour apercevoir des ours grizzlys bruns et les hordes de loup en train de chasser, mais nous pouvions les imaginer dans ce paysage fantastique. Passés les sommets, il était temps de descendre à 300 pieds pour identifier les points de navigation. Le terrain était maintenant en contraste frappant avec celui que nous venions de quitter il y a cinq minutes. Des prés et des champs à perte de vue avec ça et

là une maison ou une ferme, alors qu'en Belgique nous devons dévier toutes les dix secondes pour éviter le centre d'un village, sans parler des 300 pieds, limite maximale pour la compétition. Malgré la distraction provoquée par ces beautés, Shrek nous a parfaitement guidé tout au long de la navigation jusqu'à le zone de largage. Les scores de largage étaient aussi presque parfaits, les bundles CDS ont touché le sol à, à peine quatre mètres du «point of impact» (PI) prévu. L'exercice, déjà bien réussi, s'est achevé par un bel atterrissage in the box sur l'«assault



strip». Si nous pouvons refaire ceci en compétition, nous pourrions réaliser un beau score.

Les jours suivants, l'avion est aux mains des mécaniciens pour le bichonner en vue de la compétition. Nos deux loadmasters s'entraînent ferme avec le Rav Air pour effectuer des «Engines Running On/Offload» (ERO) de manière aussi fluide que possible. Ils devaient, en le moins de temps possible, charger un Humvee avec remorque et une palette et les décharger avec moteurs C-130 tournants. Après pas mal de mises au point et quelques inputs du membre de jury Guy, la manœuvre se déroule sagement

caféspel. Hun opzet was aardig geslaagd, in een mum van tijd stond er een bende nieuwsgierigen rond de stronk verzameld en heerste er een goede ambiance. Om het spel gaande te houden en het publiek uit te leggen hoe het in zijn werk ging, deed ik graag mee. Bij een van mijn hamerslagen brak de steel af en vlogen de splinters in het rond. Gevolg, gapende wonde in mijn voorhoofd en een nieuwe bijnaam: "Hammer Head"! In de afdeling spoed van het hospitaal werd de wonde mooi dicht geplakt. Op maandagmorgen werd ik na een kleine controle weer "fit to fly" verklaard en was ik klaar om aan de competitie te beginnen.

Maandag 25 juli, het weer viel tegen, de eerste vluchten werden verlaat om later geannuleerd te worden. Wij hadden het geluk een latere vertrektijd te hebben, en konden na enige vertraging de eerste opdracht uitvoeren: een navigatievlucht waarvan we de eerste zes "waypoints" moesten identificeren en "wings level" overvliegen. Shrek had dit tot in de puntjes voorbereid. We hadden zelfs foto's van deze punten via "google earth" om ze nog beter te herkennen. De volgende punten moesten niet zo nauwkeurig overvlogen worden, waardoor we wat meer speelruimte hadden om naar onze "time over target" (TOT) voor de drop toe te werken. Dit lukte aardig want we waren maar enkele seconden te laat. Na de landing was er ook nog een "backing" en een "combat offload" voorzien, maar deze werden geannuleerd omdat het te donker werd.

Dinsdagavond om 22u50 meldden wij ons aan voor de volgende opdracht: een navigatie bij nacht met parachutage van personeel gevolgd door een "assault landing" op McChord. Nu vlogen we op 1000 voet boven de grond om een veilige hoogte te bewaren. Shrek had zich voorzien van een paar "Night Vision Goggles" (NVG) om de punten goed te kunnen identificeren. Samen met de foto's van "google earth" was dit de perfecte combinatie,



de zes punten werden correct overvlogen. De TOT boven de dropzone was goed, maar het resultaat van onze parachutage leek ons en ook de "umpire" onwaarschijnlijk gezien de wind die er was en de route die we vlogen, maar hier was weinig aan te doen. Bij het aanvliegen van de "assault strip" op McChord meldden wij de controletoren enkele malen dat we niet met NVG's vlogen, en dus een verlichte landingsstrip wilden. Het bleek niet echt tot de verkeersleider door te dringen, want echt verlicht was de strip niet. Onze landing was echter goed: 72 voet voor het midden van de box, de ruimte op de landingsstrip afgebakend door twee lijnen waartussen het landingsgestel de grond moest raken.

Donderdag 28 juli, was de laatste en zwaarste dag van de competitie. De "backing" (achterwaartse verplaatsing) en "combat offload" die wij maandag niet hadden kunnen

et ne pouvait que devenir un succès.

Après une semaine d'entraînements intensifs et de travail ardu, le temps de la détente était venu. Le samedi soir, nous sommes invités à un événement appelé «icebreaker», auquel tous les teams participent et qui se déroule au domaine d'un homme d'affaire local qui possède une collection d'une centaine de «oldtimers». Nous pouvions y trouver à boire et à manger mais nous pouvions aussi y faire connaissance avec nos collègues adversaires dans la compétition. La cérémonie d'ouverture a eu lieu le dimanche. Elle a été suivie du premier team test: l'épreuve «fit to fight». Notre «Belgian team» sensationnel était composé de Cathy Wouters, notre commandant de détachement, Pascal Samstag, Brice Ramaekers, Maarten Pauwels et moi-même. Les uns s'acquittaient de leur tâche mieux que les autres, mais l'un dans l'autre nous n'avons pas obtenus de mauvais résultats. Après cette rude épreuve le temps était venu pour se détendre au Rainier Ranch. Pour attirer du monde à notre tente, quelques mécaniciens avaient organisé un «nagelke klop», un jeu de café belge bien connu. Leur effort a été payant et en un minimum de temps une bande de curieux étaient rassemblés autour du tronc dans une bonne ambiance. Pour conserver l'intérêt et expliquer au public comment il faut s'y prendre, j'y ai volontiers participé. Lors d'un de mes coups de marteau le manche s'est brisé et les éclats se sont projetés partout. Conséquences, des plaies béantes à mon front et un nouveau surnom: «Hammer Head»! Aux urgences de l'hôpital, les plaies ont été bien refermées. Le lundi matin, après un petit contrôle, j'ai été déclaré à nouveau «fit to fly» et j'étais donc prêt à commencer la compétition.

Lundi 25 juillet, la météo est mauvaise. Les premiers vols sont retardés et ensuite annulés. Nous avons la chance d'avoir un départ plus tardif et nous avons pu effectuer la première mission avec un peu de retard: un vol de navigation pour lequel les six premiers «waypoints» doivent être identifiés et survolés «wings level». Shrek l'avait préparé au plus fin. Nous disposons même de photos de ces points via «google earth» pour pouvoir encore mieux les reconnaître. Les points suivants ne devaient pas être survolés aussi précisément. Nous avons donc plus de latitude pour travailler à notre «time over target" (TOT) pour le drop, ce qui a bien fonctionné puisque nous n'étions que quelques secondes en retard. Un «backing» et un «combat offload» étaient encore prévus après l'atterrissage, mais ceux-ci ont été annulés parce qu'il faisait trop noir.

Mardi soir, à 22h50, nous nous présentons pour la mission suivante: une navigation de nuit avec parachutage de personnel suivi par un «assault landing» à McChord. Nous volions à présent à 1.000 pieds au-dessus du sol pour garantir une altitude de sécurité. Shrek s'était équipé de «Night Vision Goggles» (NVG) pour mieux pouvoir identifier les points. Couplés aux photos de «google earth», la combinaison était parfaite et les six points ont été correctement survolés. Le TOT au-dessus de la zone de largage était bon, mais le résultat de notre parachutage nous semblait de même qu'à note «umpire» très improbable vu le vent qui prévalait et la route que nous volions, mais il n'y avait pas grand-chose à y faire. En approche de l'«assault strip» à McChord, nous informons plusieurs fois la tour de contrôle que nous ne volons pas avec des NVG et que nous demandons donc le balisage du landingstrip. Le

doen moest nu gebeuren. Wij stegen op voor alweer een navigatie-opdracht met op het einde een CDS-drop. Daarna vlogen we door naar Moses Lake, waar we een "assault landing" moesten maken, deze keer bij dag. Op deze landingsstrip hadden wij niet kunnen oefenen waardoor we voor een nieuwe uitdaging stonden. Na een "downwind recovery" en een goed gestabiliseerde "final" landden we 78 voet voor het midden van de box, wat toch weer een goed resultaat was. Copiloot Shrek, die zich tot nu toe vooral bezig hield met de navigaties vloog nu terug naar McChord vliegen. Hij straalde dan ook toen hij de "yoke" weer kon vasthouden. Bij aankomst in McChord waren, wachtten ons nog de "backing". Onder begeleiding van Roel, die mij via de intercom instructies gaf om binnen de lijnen te blijven, verliep ook dit zeer vlot. Vervolgens gidste Joris me in positie voor de "combat offload". Eens



iedereen klaar was werd de kracht gezet en werden de remmen gelost zodat de pallet mooi uit de cargoruimte rolde. Ze kwam net iets te ver neer om alle punten in de wacht te slepen voor deze proef.

Nu nog de laatste proef, de ERO. Roel en Joris werkten hier samen met de mannen Rav Air om de Humvee met aanhangwagen en pallet zo snel mogelijk te laden en te lossen terwijl de vier motoren van de C-130 bleven draaien. Het gebeurde allemaal binnen een heel scherpe tijd, maar als perfectionisten, waren ze zelf niet echt tevreden met hun prestatie. De juryleden, die ons de ganse dag vergezeld hadden met ons waren echter zeer positief over onze prestaties en samenwerking.

Vrijdag, de dag voor het vertrek, vond de grote afsluitceremonie plaats, die men wereldwijd kon volgen op het internet. Het showgehalte van deze ceremonie was te vergelijken met een Oscaruitreiking; voor alles en nog wat waren er prijzen te winnen. Toen de prijs voor "The Best International Team" aan de beurt kwam riepen ze "Team Belgium!" Wij hadden enkele seconden nodig om het tot ons te laten doordringen en te beseffen dat we het best gepresteerd hadden van de zeven buitenlandse teams! Dat hadden we nooit durven hopen. Met 26 Belgen stapten we op het podium om de beker in ontvangst te nemen en ons te laten fotograferen. Na een ereronde in de zaal, konden wij elkaar eindelijk feliciteren. Het drong tot ons door, dat we deze trofee gewonnen hadden doordat ieder in zijn specialiteit in perfecte harmonie samenwerkte met de anderen: eendracht maakt macht!

message ne semble pas avoir été perçu par le contrôleur aérien. En effet, le strip n'était pas vraiment balisé. Notre atterrissage était par contre très bon: 72 pieds avant la moitié du box, l'espace sur le landingstrip balisé par deux lignes entre lesquelles le train d'atterrissage doit toucher le sol.

Jeudi 28 juillet, dernier et le plus chargé jour de compétition. Le «backing» (déplacement en arrière) et le «combat offload» que nous n'avions pas pu effectuer lundi doivent être exécutés maintenant. Nous décollons pour une nouvelle mission de navigation avec à la clé un drop CDS. Par après, nous volons vers Moses Lake, où nous devons effectuer un «assault landing», mais cette fois de jour. Nous n'avions pas pu nous entraîner sur ce landing strip et nous faisons face à un nouveau défi. Après une «downwind recovery» et un «final» bien stabilisé, nous atterrissons 78 pieds avant la moitié du box, ce qui représentait quand même un bon résultat. Shrek, le copilote qui s'était principalement occupé des navigations jusqu'à présent, vole maintenant vers McChord. Il rayonne donc aussi quand il peut à nouveau tenir le «yoke». A l'arrivée à McChord, le «backing» nous attend. Avec l'assistance de Roel, qui me fournit des instructions pour rester entre les lignes, la manœuvre se déroule en souplesse. Par après, Joris me guide en position pour le «combat offload». Quand tout le monde est prêt, la puissance est mise

et les freins sont lâchés et de cette manière la palette roule gentiment en dehors du cargo. Elle arrive un peu trop loin pour engranger tous les points jouables sur cette épreuve. Maintenant, encore la dernière épreuve, l'ERO. Roel et Joris ont ici travaillé avec les Rav Air pour charger et décharger le Humvee avec remorque et la palette aussi rapidement que possible alors que les quatre moteurs du C-130 tournent. L'ensemble s'est déroulé en un temps très limité, mais comme perfectionnistes, ils n'étaient pas vraiment satisfaits de leur prestation. Les membres du jury qui nous avaient accompagnés toute la journée étaient quant à eux, très positifs au sujet de nos prestations et de notre collaboration.

Une cérémonie de clôture a eu lieu le vendredi, jour avant le départ. Elle pouvait être suivie par le monde entier sur internet. Le degré de show de cette cérémonie était comparable à celui de la remise des Oscars: des prix étaient attribués pour tout et n'importe quoi. Lorsqu'ils sont arrivés au prix pour «The Best International Team», ils ont appelé le «Team Belgium!» Il nous a fallu quelques secondes pour comprendre et nous rendre compte que nous avons démontré les meilleures prestations des sept teams étrangers! Nous n'avons jamais osé l'espérer. Tous les 26 Belges, nous montons sur le podium pour y recevoir la coupe et nous laisser photographier. Après un tour d'honneur dans la salle, nous pouvions enfin nous féliciter l'un l'autre. Il nous est apparu que nous avons gagné ce trophée parce que chacun a travaillé dans sa spécialité en parfaite harmonie avec les autres: l'union fait la force!

Dakota News 55 - Headlines

