



DAKOTA

News

N° 56 - Apr 2012
Avr



Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Dakota Flash

Blz 8 : De eerste C-130H
in de 15 Wing, 40 jaar
geleden

Blz 16 : Grizzly story (5)

Blz 21 : Dakota sprak met
Jacques Vandemeulebroek

Blz 24 : Mid-air collision in Chièvres,
1961

Blz 26 : De 15 Wing vandaag



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota Flash

P 8 : Il y a 40 ans, le premier
C-130H arrive au 15 Wing

P 16 : Grizzly story (5)

P 21 : Dakota s'est entretenu
avec Jacques
Vandemeulebroek

P 24 : Mid-air collision à Chièvres,
1961

P 26 : Le 15 Wing aujourd'hui

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

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans,
André Janssens

Layout : André Janssens

Vertaling : Christophe Waterkeyn, Jacques de Brouwer,
Isabelle Hadermann, Gilbert Desmet, J. Thewissen,
Thierry Ravet

Foto's : Axel Vermeesch, archief Dakotacentrum, De-
fensie

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

**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 Brou-
wer, Isabelle Hadermann, Gilbert Desmet, J. Thewissen,
Thierry Ravet

Photos : Axel Vermeesch, archive Centre Dakota,
Défense

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

Twintig jaar geleden, in 1992, stichtte Jo Huybens met enkele vrijwillige enthousiastelingen onze vereniging "Dakota Documentatiecentrum van de 15 Wing Luchttransport" op. Enkele van de vrijwilligers van het eerste uur zijn vandaag nog actief in onze vereniging, velen hebben echter moeten afhaken wegens hoge leeftijd of om gezondheidsredenen. Gelukkig kwam er in de loop der jaren af en toe een nieuwe vrijwilliger opdagen.

Op twintig jaar werd veel verwezenlijkt: patrimonium van de 15 Wing met drie vliegtuigen, verhuis van een zolder naar onze huidige ruime locatie, inrichting van een gezellige ontmoetingsruimte met bar en pergola, tentoonstelling over 60 jaar geschiedenis van de 15 Wing, digitalisering van een uitgebreid archief, publicatie van 56 nummers van ons tijdschrift Dakota News.

Wij zijn onze gewezen en huidige vrijwilligers zeer dankbaar en hopen dat een jongere generatie met "een hart voor de 15 Wing" zal aantreden om het leven en werk dat 20 jaar geleden begon in de komende 20 jaar verder te zetten.

Dat de VZW Dakota leeft blijkt uit de rubriek "Dakota Flash" van onze directeur Jos Ackermans die in elke editie van Dakota News gepubliceerd wordt.

Veertig jaar geleden zette commandant Charles Vingerhoets de CH-01, de eerste van de twaalf pas aangekochte Hercules C-130's, aan de grond op Melsbroek. Onze hoofdredacteur A. Vermeesch beschrijft in de rubriek "Geschiedenis" wat op 25 juli 1972 gebeurde en ging opzoek naar wat er aan die historische gebeurtenis vooraf ging.

Door plaatsgebrek werd in ons vorig nummer van december 2011 geen informatie gegeven over het verloop van het A400M-programma. Daarom geeft onze redacteur Mike Arren in de "Grizzly story 5" de vooruitgang sedert juli 2011.

In de rubriek "Dakota sprak met" laat onze hoofdredacteur een van onze meest trouwe bezoekers aan het woord: Jacques Vandemeulebroek. Hij is en was er bij toen onze Dakota, waarop hij als piloot bij Legend-Air gevlogen had, in maart 2011 van Middelkerke naar Melsbroek werd getransporteerd.

Na het tragische busongeval in Zwitserland op dinsdag 13 maart stonden alle diensten en onderdelen van de 15 Wing drie dagen lang ter beschikking van de ouders en familieleden van de slachtoffers. Hoe het personeel van de 15 Wing zich inzette en zich bij dit drama zeer betrokken voelde kan u lezen in de rubriek "De 15 Wing vandaag".

René Hoeben
Voorzitter

De meeste van onze trouwe leden betaalden reeds hun bijdrage voor 2012 en ontvingen hun lidkaart reeds vroeger of vinden ze ingesloten bij deze Dakota News. De anderen bieden wij graag de mogelijkheid alsnog, vóór eind mei 2012, 15 euro te storten op ons rekening BE11 4381 0641 2148. Zo hernieuwen ze hun lidmaatschap en ontvangen zij verder ons ledentijdschrift. Wij danken van harte iedereen die ons door zijn bijdrage de mogelijkheid biedt ons werk voort te zetten en onze projecten te verwezenlijken.

Iy a vingt ans, en 1992, Jo Huybens fondait avec quelques bénévoles enthousiastes notre association «Dakota Centre de Documentation du 15 Wing». Certains bénévoles de la première heure sont encore toujours actifs dans notre association, beaucoup d'autres on malheureusement dû décrocher en raison de leur âge avancé ou pour des raisons de santé. Heureusement, quelques nouveaux bénévoles ont rejoint nos rangs durant les années passées.

Bien des choses ont été réalisées en vingt ans: trois avions pour le patrimoine du 15 Wing, déménagement depuis un grenier vers notre spacieux local actuel, aménagement d'espace de rencontre agréable avec bar et pergola, exposition relatant 60 ans d'histoire du 15 Wing, digitalisation d'archives considérables, publication de 56 numéros de notre magazine Dakota News.

Nous sommes infiniment reconnaissants envers nos bénévoles anciens et actuels, et espérons que la jeune génération nous rejoindra avec «un cœur pour le 15 Wing» afin de prolonger durant une autre vingtaine d'années la vie et le travail entamés voici deux décennies.

La rubrique «Dakota Flash» de notre directeur Jos Ackermans, publiée dans chaque édition du Dakota News, est bien la preuve que notre asbl Dakota est une réalité.

Il y a quarante ans, le commandant Charles Vingerhoets posait le CH-01, premier des douze Hercules C-130 belges sur la piste de Melsbroek. Dans la rubrique «Histoire», notre rédacteur en chef, A. Vermeesch, nous décrit ce qu'il se passa le 25 juillet 1972 et ce qui précéda cet événement historique.

Faute d'espace disponible dans notre numéro de décembre 2011, nous n'avons pas été en mesure de vous fournir des informations sur le déroulement du programme A400M. C'est pourquoi notre rédacteur Mike Arren nous relate dans le «Grizzly story 5» les progrès depuis juillet 2011.

Dans la rubrique «Dakota s'est entretenu avec», notre rédacteur en chef cède la parole à l'un de plus fidèles visiteurs: Jacques Vandemeulebroek. Il était présent lorsque notre Dakota, avec lequel il avait volé en tant que pilote à la Legend-Air, fut transporté de Middelkerke à Melsbroek.

Suite au tragique accident de bus en Suisse le mardi 13 mars, tous les services et escadrilles du 15 Wing furent mis à la disposition des parents et membres des familles durant trois jours. Dans la rubrique «Le 15 Wing aujourd'hui» vous lirez comment le personnel du 15 Wing s'est mobilisé et à quel point il s'est senti concerné par ce drame.

René Hoeben
Président

La plupart de nos membres ont déjà fidèlement versé leur cotisation pour 2012. Ils ont reçu leur carte de membre ou la trouveront jointe à ce Dakota News. Les autres ont encore la possibilité de verser 15 euro sur notre compte EB11 4381 0641 2148, d'ici la fin mai 2012 au plus tard. Ce faisant, ils renouvellent leur adhésion et recevront les numéros suivants de notre magazine. Nous remercions chaleureusement toutes ces personnes dont la contribution nous permet de poursuivre notre travail et réaliser nos projets.

Dakota Flash

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Bezoeken in 2011

De 15 Wing ontving in het voorbije jaar 62 groepen bezoekers, waaronder 18 scholen. Samen telde die groepen ongeveer 1.800 personen.

Van die 62 groepen waren er 27 die na het bezoek van de 15 Wing ook het Dakota Historisch Centrum bezochten; ongeveer 820 personen. Naast deze 27 groepen ontving wij nog 18 groepen die enkel het Dakota documentatiecentrum bezochten; ongeveer 570 personen.

De VZW Dakota kreeg dus 45 groepsbezoeken met ongeveer 1.390 personen. Daarnaast ontvingen wij, naast onze trouwe klanten nog heel wat individuele bezoekers.

Werkbezoek aan KLM/AELR

Om informatie te zoeken voor twee projecten van ons documentatiecentrum (het FATAc-boek en de Expo DC-3) trok een team op 19 januari naar het Koninklijk Leger Museum te Brussel. De oogst was echter aan de magere kant, zeker wat de FATAc betreft. In de bibliotheek van de Sectie Luchtvaart werden interessante boeken over de DC-3 ontdekt, maar ze mochten niet uitgeleend worden. Gelukkig



vonden wij de twee boeken in de VSA bij Amazon.com: "The plane that changed the world" en "Dakota at war".

Restore Dakota

Op maandag 23 januari: keerpunt in de restauratie. Het team van de Aircraft Recovery Flight uit Bevekom was weer van de partij om met een grote kraan de twee vleugels van onze Dakota om te draaien en de staart verticaal te plaatsen. Nu kunnen de mannen van Restore Boxcar en de



Visites en 2011

L'année dernière, le 15 Wing a reçu 62 groupes de visiteurs, dont 18 écoles. Ensemble, ces groupes comptaient environ 1800 personnes.

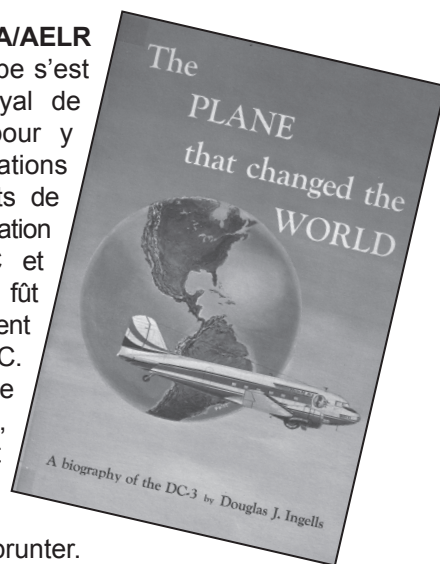
Parmi ces 62, il y avait 27 groupes (environ 820 personnes) qui, après la visite du 15 Wing, ont aussi visité le Centre historique Dakota. En plus de ces 27 groupes, nous avons également reçu 18 groupes qui ont seulement visité notre Centre de documentation Dakota avec environ 570 personnes.

L'ASBL Dakota a donc reçu 45 visites de groupes avec environ 1390 personnes. En outre et en plus de nos clients habituels, de nombreuses personnes sont venues nous visiter individuellement.

Visite de travail au MRA/AELR

Le 19 janvier, une équipe s'est rendue au Musée Royal de l'Armée à Bruxelles pour y rechercher des informations concernant deux projets de notre Centre de documentation (le livre sur la FATAc et l'Expo DC-3). La récolte fût assez maigre, certainement concernant la FATAc. Dans la bibliothèque de la Section Air et Espace, nous avons découvert des livres intéressants sur le DC-3, mais sans pouvoir les emprunter.

Heureusement, nous avons retrouvé ces deux livres aux Etats-Unis chez Amazon.com: "The plane that changed the world" et "Dakota at war".



Restore Dakota

Le lundi 23 janvier: nouveau point tournant dans la restauration. L'équipe de l'Aircraft Recovery Flight de Beauvechain est venue avec une grande grue pour retourner les deux ailes et redresser la queue de notre Dakota. Ainsi, les hommes de Restore Boxcar et les





studenten van ZAVO vol moed beginnen aan het tweede grote luik van de restauratie. In de kranten De Standaard en Het Nieuwsblad van 15 maart verscheen een artikel over het eindejaarsproject van de leerlingen van de secundaire technische school ZAVO.

étudiants du ZAVO peuvent entamer courageusement la deuxième grande phase de la restauration. Dans les journaux De Standaard et Het Nieuwsblad du 15 mars, un article est paru sur le projet de fin d'année des élèves de l'école secondaire technique ZAVO.

Leden schrijven ons

Michel Mandl, gewezen stafchef van de Luchtmacht: "Gefeliciteerd met jullie prachtig en interessant tijdschrift Dakota News".

Karel Servranckx, burgemeester van Steenokkerzeel: "Hartelijk dank, omdat u – door uw bijdrage - van onze "Dag van de nieuwe inwoner" een groot succes hebt gemaakt".

Luc van der Laan: "Nogmaals dank voor het bezoek aan de VZW Dakota. Ik ben momenteel bezig met het lezen van Dakota News nr 53 en 54. De artikels zijn heel interessant. Wat een werk, de 15 Wing mag hypercontent zijn!"

Roger Verbeeck, ancien 15 Wing en FATAC: "Proficiat met Dakota News nr 55. Mooie verhalen en prachtige layout. Mijn aandacht gaat natuurlijk ook uit naar het boek in wording over de FATAC. Alleen hoop ik dat ook de laatste periode, met name die van juni-juli 1967 aan bod zal komen en liefst met getuigenis van zij die deze periode meemaakten en doorstonden".

Franz Gilson, ancien 15 Wing en FATAC: "Veel waardering en dank omdat jullie het aandurven om het verhaal van de bemanningen 15 Wing in de FATAC te schrijven. Ik beleefde drie periodes bij de FATAC en geef u graag de informatie waarover ik nog beschik".

Roger Lams, voorzitter van het KBAM: "Wij danken jullie van Dakota, voor de toffe ontvangst en zeer gesmaakte rondleiding in jullie prachtig museum. Het was opmerkelijk hoe geanimeerd de gesprekken verliepen tussen beide teams en dit belooft voor de vruchtbare samenwerking in de toekomst".

Tom Casier, ex-piloot C-130 in de 15 Wing: "Een dikke merci voor het prachtig interview in de Dakota News nr 55. Eind januari kreeg ik goed nieuws van de chef-piloot van Southwest Airlines in Dallas: ik ben aangenomen als piloot bij de maatschappij waar ook mijn echtgenote Lara vliegt. Slechts 140 van de 5.000 kandidaten mogen beginnen en daar zit een Belgske bij!

Des membres nous écrivent

Michel Mandl, ancien chef d'état-major de la Force Aérienne: "Félicitations pour votre Dakota News, revue magnifique et intéressante".

Karel Servranckx, maire de Steenokkerzeel: «Mes remerciements chaleureux parce que, grâce à votre contribution, notre «Journée du nouvel habitant de notre commune» a connu un très grand succès».

Luc van der Laan: «Merci encore pour ma visite au Dakota. Je suis en train de lire les Dakota News N° 53 et 54. Les articles sont très intéressants. Quel beau travail: le 15 Wing peut être hyper content!»

Roger Verbeeck, ancien du 15 Wing et de la FATAC: "Félicitations pour le Dakota News N° 55. Des histoires captivantes et une belle mise en page. Je suis aussi très intéressé à l'ouvrage en cours sur la FATAC. J'espère seulement que la dernière période, en particulier celle de juin-juillet 1967 sera également traitée et de préférence avec le témoignage de ceux qui ont vécu et enduré cette épisode.

Franz Gilson, ancien du 15 Wing et de la FATAC: «Beaucoup d'estime et de remerciements parce que vous osez raconter l'histoire des équipages du 15 Wing à la FATAC. J'y ai vécu trois périodes et vous fournirai volontiers les informations dont je dispose».

Roger Lams, président du musée de Kleine Brogel: «Nous remercions les membres du Dakota, pour l'accueil sympathique et la visite guidée très appréciée de votre magnifique musée. Les conversations animées entre nos deux équipes promettent pour l'avenir une coopération fructueuse».

Tom Casier, ancien pilote C-130 du 15 Wing: "Un grand merci pour l'intéressant interview dans le Dakota News N° 55. Fin Janvier j'ai reçu de bonnes nouvelles du chef-pilote de Southwest Airlines à Dallas: J'ai été embauché en tant que pilote dans cette entreprise où mon épouse Lara

Kevin Dewilde: “Ik wil jullie graag van harte bedanken voor het feit dat jullie de Dakota LX-DKT van de finale ondergang hebben gered en een waardevolle bestemming trachten te geven. Dit betekent heel wat voor onze familie. Verder zou ik graag informeren naar de actuele status van het toestel en eventuele bezoekmogelijkheden, ik zou haar graag nog eens van dichtbij zien na al deze jaren en geschiedenis. Vriendelijke groeten, Le Petit Prince & Co”.

Johny Stiers, oud-paracommando, stuurde ons volgende mail: “Op maandag 6 februari, brachten mijn vier collega's en ik een aangename namiddag door in het Dakota museum.

De heer Axel Vermeesch is een aangename gastheer en gepassioneerd verteller.

Het weerzien met de C-119 en DC-3 waarmee we onze missies uitvoerden was een zeer emotioneel moment. We waren van de lichten 1959, 1960 en 1965, die zendingen uitvoerden in Congo met deze vliegtuigen van de 15 Wing. Men beseft niet altijd dat de para's hun opdrachten nooit zouden kunnen uitvoeren zonder de 15 Wing en dat de 15 Wing ook een beetje bestaat omdat de para's er zijn. We komen graag terug, al was het maar voor een toffe babbel en om de filmpjes over de verschillende missies nog eens rustig te kunnen bekijken.

Willy Cosyns: “Hartelijk dank voor het opsturen van het kenteken “Tien jaar Embraer”. Je beseft niet welk plezier me dat geeft. Daarom heb ik ook mijn lidgeld vernieuwd, niettegenstaande de dokters mij geen jaar meer geven. Ik vecht reeds acht jaar tegen kanker. Veel succes met de restauratie van jullie Dakota”.

De VZW Dakota dankt:

Thierry Ravet, zoon van onze overleden medewerker Jean-Pierre Ravet, voor het schenken van drie schilderijen op doek van Congolese kunstenaars. Thierry is sinds enkele maanden een van onze vrijwillige medewerkers.

Cyriel Van Vlierberghe die ons de DVD's “Dakota DC-3 a legend” en “C-130 Hercules, le plus polyvalent des transporteurs” schonk.

Bob Ceuleers, ancien 15 Wing, voor de schenking van een “pilot's stick C-119”.

Paul Gielis, Thierry Calbert en Vincent Carpentier, drie piloten Embraer die ter gelegenheid van hun afscheid van de 15 Wing en van de Luchtmacht elk een milde gift van 150 euro deden.

De Belgian Air Force Ladies Club voor de schenking van 50 euro ter gelegenheid van hun Kerstbazar en Christmas Tea 2011 die plaats vond in onze lokalen.

Piet Velghe, ancien 15 Wing, voor het schenken van “headset” C-119, een “public address” microfoon DC-3 en een “pilots knee pad”.

Mr Thielens, 15 Wing, die ons zijn blauwe UNAMIR-muts en een gevechtsuniform bezorgde samen met een kunstig bewerkt Congolees tafeltje met vier stoeltjes

Christian Vandersleyen, vroeger mede-eigenaar van onze DC-3, voor het schenken van het “anti-collision light” van de DC-3.

De KBC-senioren uit Brussel, die 50 euro schonken bij hun bezoek aan Dakota op 15 maart.

vole aussi. Seulement 140 des 5000 candidats peuvent commencer, parmi eux un “Petit Belge”!

Dewilde Kevin: «Je tiens à vous remercier pour avoir sauvé le Dakota LX-DKT du délabrement final et pour tenter de lui donner une destination appropriée. Cela signifie beaucoup pour notre famille. Je voudrais également vérifier son état actuel et apprendre les possibilités de visite. J'aimerais tellement revoir encore une fois de près cet appareil, après toutes ces années et péripéties»!

Sincèrement, Le Petit Prince & Co”.

Johny Stiers, ancien para-commando, nous a envoyé le courrier suivant: «Le lundi, 6 février, mes quatre collègues et moi avons passé un agréable après-midi dans le musée Dakota. M. Axel Vermeesch est un hôte agréable et un narrateur passionné.

Les retrouvailles avec le C-119 et le DC-3 avec lesquels nous avons effectué nos missions nous ont beaucoup ému. Nous étions des classe de 1959, 1960 et 1965, qui ont effectué des missions au Congo avec ces avions du 15 Wing. On ne se réalise pas toujours que les paras ne pourraient effectuer leurs missions sans le 15 Wing, et que le 15 Wing existe un peu grâce aux paras. Nous serons heureux de revenir, ne fut-ce que pour avoir une conversation agréable ou pour revoir encore une fois tranquillement les vidéos sur les différentes missions.

Willy Cosyns: «Je vous remercie pour l'envoi du badge «Dix années d'Embraer». Vous ne réalisez pas le plaisir que cela m'a fait. C'est pourquoi j'ai renouvelé mon adhésion, malgré que les médecins ne me donnent plus qu'un an. Déjà huit ans, je me bats contre le cancer. Bonne chance avec la restauration de votre Dakota».

L'ASBL Dakota remercie:

Thierry Ravet, fils de notre défunt collaborateur Jean-Pierre Ravet, pour le don de trois tableaux sur toile par des artistes congolais. Depuis quelques mois, Thierry est l'un de nos bénévoles.

Cyriel Van Vlierberghe qui nous a donné les DVD's “Dakota DC-3 a legend” et “C-130 Hercules, le plus polyvalent des transporteurs”.

Bob Ceuleers, ancien du 15Wing, pour le don d'un “pilot's stick C-119”

Paul Gielis, Thierry Calbert et Vincent Carpentier, trois pilotes Embraer qui, à l'occasion de leurs adieux au 15 Wing et à la Force Aérienne, ont chacun donné un cadeau généreux de 150 euro au Dakota.

Le Belgian Air Force Ladies Club pour le don de 50 euro à l'occasion de leur Bazar et Thé de Noël 2011 qui a eu lieu dans nos installations.

Piet Velghe, ancien du 15 Wing, pour le don d'un casque C-119, un microphone public adress de DC-3 et d'un «pilot's knee pad».

Mr. Thielens, du 15 Wing, qui nous a offert sa casquette bleue MINUAR et un uniforme de combat; ainsi qu'une petite table Congolaise et quatre chaises, habilement travaillées.

Christian Vandersleyen, ancien co-proprétaire de notre DC-3, pour le don d'un «anti-collision light” DC-3.

Les KBC-senioren de Bruxelles, pour le don de 50 euro à l'occasion de leur visite le 15 mars.

**Wij danken volgende de groepen voor hun bezoek:
Nous remercions les groupes suivants pour leur visite:**

Gewezen paracommando's, Tienen
The Silver Wings
BAF Amateur Radio Association
Gepensioneerden Financiën Brabant
Anciens Militaire Politie, Brussel
OKRA, Sint-Pieters-Leeuw
Club Minerva, Merksem

Vrij Technisch Instituut, Lier
Oudstrijders, Steenokkerzeel
Old Timers 15 Wing
KBC-senioren, Brussel
Cultureel Centrum, Lanaken
Senioren-Plus, Leuven Centrum
Amis de la nature, Laeken

**Oprichting van de
"Belgian Air Force
Association"**

Op 2 september 2011 werd in het Huis der Vleugels te Brussel de "Lift-off" gegeven van de Belgian Air Force Association (BAFA). De voorzitter, generaal b.d. G. Vanhecke, gaf een uiteenzetting over de aanleiding, het ontstaan en de doelstellingen van deze nieuwe vereniging.

Het doel van de BAFA is de waarden van de Belgische Luchtmacht bij haar leden, de burgerbevolking en alle geïnteresseerden te belichten; nauwe contacten en steun te onderhouden met de Luchtmacht; de geschiedenis en tradities van de Luchtmacht te bewaren en te belichten; de vriendschapsbanden te bevorderen tussen de leden; en nauwe banden te onderhouden met gelijkaardige verenigingen in binnen- en buitenland.

Iedereen is hartelijk welkom als lid van BAFA.

Voor informatie: jan.vingerhoets@gmail.com

Word lid door storting van 10 euro op rekening
IBAN BE73 9730 2894 7460 BIC ARSPBE22



**Fondation de la
"Belgian Air Force
Association"**

Le 2 septembre 2011, à la Maison des Ailes, le «Lift-off» de la Belgian Air Force Association (BAFA) a été donné. Le président, le général e.r. G. Vanhecke, expliquait le pourquoi, les origines et les buts de cette nouvelle association.

La BAFA a pour but: la mise en valeur de la Force Aérienne Belge parmi ses propres membres ainsi que parmi la population civile; d'entretenir des liens étroits avec la Force Aérienne Belge en assurant son support et ceci dans le cadre des diverses activités; de conserver et d'éclairer l'histoire et les traditions de la Force Aérienne Belge; de promouvoir l'amitié entre les membres et enfin d'entretenir des étroites relations avec les associations similaires tant en Belgique qu'à l'étranger.

Tout le monde est le bienvenu comme membre du BAFA.

Renseignements: jan.vingerhoets@gmail.com

Devenez membre en versant 10 euro sur le compte
IBAN BE73 9730 2894 7460 BIC ARSPBE22

Comment devenir membre ?

BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION asbl

S'inscrire : communiquer prénom, nom, adresse postale et électronique, et éventuellement grade à:
- jan.vingerhoets@gmail.com, ou
- gibedesmet@hotmail.com, ou
- Belgian Air Force Association
c/o La Maison des Ailes
Rue Montoyer 1, boîte 3
1000 Bruxelles

Cotisation : Membres effectifs : € 10
Membres associés : € 2
A verser au compte :
IBAN BE73 9730 2894 7460
BIC ARSPBE22

Hoe lid worden?

BELGIAN AIR FORCE ASSOCIATION vzw

Aanmelden: voornaam, naam, post- en e-mailadres, en eventueel graad meedelen aan:
- jan.vingerhoets@gmail.com, of
- gibedesmet@hotmail.com, of
- Belgian Air Force Association
p/a Het Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1, bus 3
1000 Brussel

Lidgeld: Effectieve leden: € 10
Aangesloten leden: € 2
Te storten op rekening:
IBAN BE73 9730 2894 7460
BIC ARSPBE22

40 jaar geleden: De eerste Hercules C-130 komt aan in de 15 Wing

Door Axel Vermeesch

Melsbroek, dinsdag 25 juli 1972

Vanaf 15u staat al het personeel van de 15 Wing Luchtransport op de tarmac of aan de militaire luchthaven Batavia in Melsbroek. De eerste van de twaalf aangekochte Hercules C-130 vliegtuigen zal ieder moment landen! Het is 15u30 als commandant Charles Vingerhoets het splinternieuwe toestel CH-01 aan de grond zet en taxiëert naar de parking van Batavia. Acht bemanningsleden zijn aan boord: piloten C. Vingerhoets, J. Van den Bossche, navigators R. Roose en F. Huggenberger, system operators A. Devisscher en M. Géruzet en de loadmasters J Delsaux en A. Verhelst. Ook drie technici van de 15 Wing vergezellen de eerste levering: F. Van Waeyenbergh, R. Baeb en K. Brondel.

Twee mannen van Lockheed vergezellen de bemanning. Zij zullen gedurende enkele maanden de 15 Wing bijstaan bij de opleiding van de andere bemanningen: piloot Whitton en flight engineer Reynolds.

Defabrikant Lockheed (Marietta, Georgia VSA) leverde het toestel af op de luchtmachtbasis Dobbins AFB. Van daar stijgt de CH-01 op 24 juli op voor de vlucht naar Melsbroek die 12u30 zal duren met tussenlandingen in Gander (Canada) en Shannon (Ierland). Als de bemanning uit het vliegtuig stapt applaudiseren personeel van de 15 Wing en van het Regiment Paracommando vanop de terrassen van Batavia. De fiere bemanning wordt begroet door generaal M. Desmet, commandant van de Tactische Luchtmacht, kolonel G. Terlinden, stafchef HK

Il y a 40 ans: Le premier Hercules C-130 arrive au 15 Wing

Par Axel Vermeesch

Melsbroek, mardi 25 juillet 1972

A partir de 15hr, tout le personnel du 15 Wing de Transport Aérien se retrouve soit sur le tarmac soit à l'aérogare militaire Batavia de Melsbroek. Le premier des douze avions Hercules C-130 commandés va atterrir dans quelques instants! C'est à 15.30hr que le commandant Charles Vingerhoets pose au sol le tout nouvel appareil CH-01 et le taxië vers le parking de Batavia. Il y a huit membres d'équipage à bord. Les pilotes C. Vingerhoets, J. Van den Bossche, les navigateurs R. Roose et F. Huggenberger, les system operators A. Devisscher et M. Géruzet et les loadmasters J Delsaux en A. Verhelst. Trois mécaniciens du 15 Wing accompagnent aussi

la première livraison: F. Van Waeyenbergh, R. Baeb et K. Brondel.

Deux hommes de Lockheed, le pilote Whitton et le flight engineer Reynolds, sont aussi du voyage. Pendant quelques mois ils assisteront le 15 Wing dans la formation des autres équipages.

Le constructeur, Lockheed (Marietta en Géorgie USA), a livré l'avion à la base aérienne de Dobbins AFB. C'est de là qu'a décollé le 24 juillet le CH-01 pour son vol vers Melsbroek. Il durera 12.30hr avec une escale à Gander au Canada et à Shannon en Irlande. C'est sous les applaudissements du personnel du 15 Wing et du Régiment Paracommando depuis les terrasses de Batavia que l'équipage sort de l'avion. L'équipage, fier et heureux de sa prestation, est salué par le général M.



Commando Tactische Luchtmacht en Luitenant-kolonel M. Terlinden, bevelhebber van de 15 Wing. Nadat 20 ton onderhoudsmateriaal en wisselstukken zijn uitgeladen, kan iedereen de reusachtige Hercules bezichtigen. Zoals de gevechtsvliegtuigen van de Belgische Luchtmacht, is ook de nieuwe C-130 geschilderd in donker groene en bruine NAVO-camouflagekleuren. De Koude Oorlog woedt immers nog volop, niemand kan vermoeden dat minder dan twintig jaar later het IJzeren Gordijn, de Muur van Berlijn, het Warschaupact en de Sovjet-Unie niet meer zouden bestaan. Pas in 1990 zou de C-130 in glanzend licht grijs geschilderd worden.

Wat deze 25 juli vooraf ging

Eerste ronde: de industrie

Reeds in 1962 begonnen Europese en Amerikaanse vliegtuigconstructeurs de West-Europese ministers van Defensie te benaderen om de militaire transportvliegtuigen van het type N-250 Noratlas en C-119 Flying Boxcar te vervangen door moderne toestellen. In België ging het om de vervanging van 33 C-119 vliegtuigen, geleverd vanaf 1952 in het kader van de Amerikaanse militaire hulp. De constructeur Fairchild bouwde de C-119 voor een levensduur van 12 jaar en 6.000 vlieguren of 500 per jaar. Voor de NATO en onze regering was de uitvoering van programma's ter vervanging van de verouderde gevechtsvliegtuigen Hunter, Thunderstreak F-84F en Thunderflash RF-84F door de Starfighter F-104 en de Mirage V in die tijd prioritair.

Maar volgens generaal A. Debêche, was die eerste ronde niet nutteloos; de specialisten van de Place Dailly konden reeds de eerste evaluaties van de aanbevolen transportvliegtuigen uitvoeren en op het ministerie van Economische Zaken begon men de voorgestelde economische compensaties te bestuderen. De Franse vliegtuigbouwer Bréguet presenteerde zijn revolutionair viermotorige BR-941STOL reeds in Melsbroek op in juni 1963!

Operaties in Congo

In oktober en november 1964 gijzelden de Simba-rebellen in Oost-Congo 2.375 blanke gijzelaars, vooral Belgen, maar ook enkele Amerikanen. Om hen te bevrijden organiseerden België en de VSA gezamenlijk de operaties Rode en Zwarte Draak in respectievelijk in Stanleystad en Paulis (24 tot 28 november) met inzet van 350 Belgische paracommando's en 15 Amerikaanse Hercules C-130 vliegtuigen.

Na deze succesvolle operaties stond het voor onze regering en militaire chefs vast dat België grotere en moderne transportvliegtuigen nodig had, om indien noodzakelijk, ook zonder Amerikaanse vliegtuigen in Afrika te kunnen tussenkomen.

Tweede ronde: het ministerie van Landsverdediging

Vanaf 1965 de begon de wedloop. Vliegtuigbouwers uit vier landen boden een kandidaat-vervanger voor de C-119 aan: de Amerikaanse Hercules C-130, de Duits-

Desmet, commandant de la Force Aérienne Tactique, le colonel G. Terlinden, chef d'état-major du commandement Tactique de la Force Aérienne et par le lieutenant-colonel M. Terlinden, commandant du 15 Wing. Dès que les 20 tonnes de fret consistant en du matériel d'entretien et des pièces de rechanges ont été sorties de l'avion, tout le monde fut autorisé à visiter l'immense Hercules. Comme tous les avions de combat de la Force Aérienne Belge, le nouveau C-130 est peint aux couleurs vertes et brunes du camouflage OTAN. La Guerre froide est encore d'actualité. Personne ne soupçonne que dans moins de vingt ans, le rideau de fer, le mur de Berlin, le Pacte de Varsovie et même l'Union Soviétique n'existeront plus. Ce n'est qu'à partir de 1990 que les C-130 seront peints en gris clair brillant.

Ce qui précédait ce 25 juillet 1972

Premier round: l'industrie

C'est dès 1962 que les constructeurs d'avions tant européens qu'américains commencèrent à approcher les différents ministères de la Défense des pays de l'Europe de l'Ouest dans le but de remplacer les avions de transport comme le N-250 Noratlas ou le C-119 Flying Boxcar par des appareils d'une nouvelle génération. En Belgique, il fallait remplacer 33 appareils C-119 qui avaient été livrés à partir de 1952 dans le cadre d'un programme américain d'aide militaire. Le constructeur Fairchild avait construit ses avions avec une espérance de vie de douze ans et 6.000 heures de vol, soit 500 par an.

Pour l'OTAN et pour notre gouvernement, la priorité était cependant mise sur le remplacement de nos vieux avions de combat Hunter, Thunderstreak F-84F et Thunderflash



RF-84F par les Starfighter F-104 et les Mirage V.

Le général A. Debêche estimait cependant que ce premier tour d'investigation n'était pas inutile. Les spécialistes de la place Dailly pouvaient effectuer une première évaluation des appareils proposés et au ministère de Affaires Economiques, l'on pouvait étudier les offres des compensations économiques proposées. Le constructeur d'avion français Bréguet en profita pour présenter en juin 1963 à Melsbroek son quadrimoteur révolutionnaire BR941 STOL!

Opérations au Congo

En octobre et novembre 1964, le rebelles Simba dans l'Est du Congo prirent en otages 2.375 blancs, essentiellement des belges mais aussi quelques américains. Pour les délivrer, les Belges et les Américains organisèrent

Franse Transall C-160, de Franse Bréguet BR-941S en de Canadese Havilland Buffalo DHC-5. Tot 1969 volgden presentaties en evaluaties elkaar in hoog tempo op. In totaal werden op de vier types ongeveer 100 vliegreizen uitgevoerd.

De Belgische Luchtmacht (VSP en VDT) had een groot team van technische officieren en piloten samengesteld. Testpiloten waren R. Baccaert, Bladt, Clesse, J. Lefèbvre, J. Lemaître, Taymans, F. Van Remoortel, C. Vanstraelen en Uyttenhove. Navigator G. Legros vervolledigde team.

Toen duidelijk werd dat de C-130 het vliegtuig was dat de Luchtmacht wenste, trokken vier officieren van

de Staf Luchtmacht van 23 tot 26 februari 1970 naar Lockheed: de kolonels Parot en Galwic, luitenant-kolonel J. Lefèbvre en majoor F. Van Remoortel. Verschillende aspecten van een eventuele aankoop werden besproken, o.a. Leveringstermijnen, training van technisch personeel en bemanningen, logistieke steun en economische compensaties voor België. De economische prestaties door Lockheed aangeboden waren veelbelovend, minimum 50% van de aankoopprijs, die vooral ten goede zou komen aan de Belgische luchtvaartfirma Fairey



conjointement les Opérations Dragons Rouge et Noir respectivement sur Stanleyville et Paulis (24 au 28 novembre) avec la participation de 350 paracommandos belges et de 15 appareils C-130 Hercules américains.

L'analyse de cette opération magnifiquement menée démontra à notre gouvernement et à nos chefs militaires la nécessité pour la Belgique d'acquérir des avions de transport plus grands et plus modernes, afin de pouvoir intervenir si nécessaire en Afrique sans l'aide des américains.

De studie "Vervanging van de transportvliegtuigen C-119"

Op 25 maart 1970 maakt de Staf Luchtmacht generaal J. Ceuppens een uitgebreide studie over aan de minister van Landsverdediging P-W Segers. Om de capaciteit, volume en nuttige lading van de 33 C-119's te vervangen zijn volgende aantallen vereist: 18 C-130, 20 C-160, 40 BR-941S of 56 DHC-5.

Deze studie noemt twee programma's "bijzonder interessant":

Transall C-160: De regering van West-Duitsland stelt de aankoop van 20 vliegtuigen voor aan halve prijs of 120.675.000 BF per toestel. Totale kost van het programma is 3.678.000.000 BF, wat een winst betekent van 100.000.000 BF per toestel.



Deuxième round: le ministère de la Défense Nationale

A partir de 1965, les enjeux furent ouverts. Des fabricants d'avions issus de quatre pays présentèrent des appareils susceptibles de remplacer les C-119. Il y avait le C-130 Hercules présentés par les Américains, le Transall C-160 de construction Franco-allemande, le Breguet français BR941S et le Buffalo DHC-5 de la firme canadienne De Havilland. Jusqu'en 1969, les présentations et évaluations se succédèrent à un rythme soutenu. Près de 100 heures de vols furent effectuées sur les quatre types d'appareils.

La Force Aérienne avait constitué une impressionnante équipe d'officiers techniciens et pilotes. Les pilotes d'essais étaient R. Baccaert, Bladt, Clesse, J. Lefèbvre, J. Lemaître, Taymans, F. Van Remoortel, C. Vanstraelen et Uyttenhove. Le navigateur G. Legros complétait l'équipe. Lorsqu'il apparut clairement que l'avion que désirait la Force Aérienne était l'Hercules C-130, quatre officiers de l'état-major de la Force Aérienne visitaient Lockheed du 23 au 26 février 1970: les colonels Parot et Galwic, le lieutenant-colonel J. Lefèbvre et le major F. Van Remoortel. Différents aspects d'un achat éventuel furent discutés dont entre autres: les délais de livraisons, l'entraînement des techniciens et des équipages, le soutien logistique et les compensations économiques pour la Belgique. Celles proposées par Lockheed étaient fort prometteuses, minimum 50% du prix d'achat. Elles seraient essentiellement offertes à la firme aéronautique belge Fairey.

L'étude «Le remplacement de l'avion de transport C-119»

C'est le 25 mars 1970 que le chef d'état-major de la Force Aérienne, le général J. Ceuppens, transmet au ministre

Hercules C-130: Lockheed stelt voor 20 vliegtuigen te leveren voor de som van 4.665.000.000 BF of 178.000.000 BF per toestel. Deze prijs kan gevoelig verhogen bij een latere nieuwe offerte.

De regering Gaston Eyskens V treuzelt niet en neem nog voor het jaareinde de beslissing om de Hercules C-130 aan te kopen, maar wegens budgettaire beperking worden er slechts 12 aangekocht in plaats van de vereiste 18 of de voorgestelde 20. De Belgische Luchtmacht en luchtvaartindustrie zijn uiterst tevreden!

Demonstratie in Melsbroek door de USAF



Op maandag 29 maart 1971 werden op de militaire luchthaven Batavia talrijke burgerlijke en militaire autoriteiten ontvangen. Onder hen P.W. Segers, minister van landsverdediging, de generaals Vivario en Ceuppens, respectievelijk stafchef van de land- en luchtmacht. Twee officieren van de Staf Luchtmacht (VSP/E), luitenant-kolonel J. Lefèbre en majoor F. Van Remoortel gaven een gedetailleerde uiteenzetting over de kwaliteiten en de capaciteiten van het wondervliegtuig Hercules dat door België werd aangekocht en over enkele jaren de oude trouwe Flying Boxcar van de 15 Wing zal vervangen. Journalisten schreven er reeds enkele maanden over in hun kranten en waren dan ook talrijk aanwezig in Melsbroek. Weinigen hadden de Hercules reeds van dichtbij kunnen bewonderen. Dank zij de Amerikaanse luchtmacht in Europa (USAFE) konden alle genodigden nu een Hercules C-130E van dichtbij bekijken.

De USAFE-bemanning toonde de "short take-off and landing" capaciteiten (STOL) van de Hercules op de landingsbaan 25R en evolueerde 20 minuten gedurende op lage hoogte met scherpe bochten over Melsbroek. Vanop de tarmac van de 15 Wing keken de bemanningen en technici toe met open mond en verlangende ogen met fotoestellen in aanslag. Na deze voorstelling werd een korte vlucht naar Schaffen uitgevoerd met genodigden en

de la Défense Nationale P.W. Segers une étude détaillée. L'étude montrait que pour pouvoir compenser en capacité et en volume les charges prises par 33 C-119, les chiffres suivants étaient à prendre en considération: 18 C-130, 20 C-160, 40 BR941S ou 56 DHC-5.

Cette étude considère deux programmes comme étant «particulièrement intéressants»:

Transall C-160: Le Gouvernement Allemand proposait l'achat de 20 appareils à la moitié du prix soit à 120.675.000 FB par appareil alors que le coût total du programme était de 3.678.000.000BF. Cela signifierait une économie de 100.000.000 FB par appareil.

Hercules C-130: Lockheed propose de livrer 20 appareils pour la somme de 4.665.000.000 BF soit 178.000.000 BF par appareil. Ce prix était susceptible d'augmenter fortement en cas d'une offre ultérieure.

Le gouvernement Gaston Eyskens V n'hésita pas et pris encore avant la fin de l'année la décision d'acheter les C-130 mais pour des raisons d'ordre budgétaires, il ne sera acheté que 12 appareils en lieu et place des 18 nécessaires ou des 20 proposés.

La Force Aérienne et l'industrie aéronautique belge furent très heureux de cette décision!

Démonstration à Melsbroek par l'USAF

Le 29 mars 1971, de nombreuses autorités militaires et civiles sont accueillies à l'aérogare

militaire Batavia. Parmi eux, on reconnaît le ministre de la Défense P.W. Segers, les généraux Ceuppens et Vivario respectivement chef d'état-major de la Force Aérienne et





journalisten aan boord. Terug in Melsbroek was iedereen onder de indruk en vol lof over dit reusachtige vliegtuig dat reeds sedert 1956 in dienst was bij de USAF en vanaf 1972 ook in de Belgische luchtmacht met de nieuwste versie C-130H.

Opleiding en training eerste bemanningen

Een nota Staf Luchtmacht (VS3/Tpt) van april 1971 de vermeldt dat een versterkte bemanning een initiële opleiding C-130H zal volgen bij Lockheed en een andere bemanning een initiële en operationele opleiding zal krijgen bij de USAF.

Deze bemanningsleden moesten ofwel onderrichter zijn of worden in de Transport Conversion Unit (TCU). Zij zouden instaan voor de conversie op C-130H van de bemanningsleden zodat het 20 Smaldeel operationeel

de la Force Terrestre. Deux officiers de l'état-major de la Force Aérienne, le lieutenant-colonel J. Lefèbvre et le major F. Van Remoortel firent un exposé détaillé des qualités et des capacités de l'avion remarquable qu'est l'Hercules C-130 acheté par la Belgique et qui dans quelques années va remplacer le vieux et fidèle Flying Boxcar du 15 Wing. Des journalistes, ayant déjà écrit plein d'articles à ce sujet dans leurs journaux, étaient également présents à Melsbroek. Peu d'entre eux avaient en effet déjà vu l'Hercules de près. Grâce à la Force Aérienne Américaine basée en Europe (USAFE), tous les invités purent admirer de près un Hercules C-130 E.

L'équipage de l'USAFE fit une démonstration des capacités "short take-off and landing" (STOL) de l'appareil sur la piste 25R et effectua des évolutions à basse altitude avec des virages serrés au-dessus de Melsbroek. Rangés sur le tarmac du 15 Wing les pilotes et techniciens suivaient les évolutions la bouche ouverte, les yeux pleins de rêves et les appareils de photos en action. Après cette présentation, un court vol vers Schaffen fut effectué avec les invités et les journalistes à bord. De retour à Melsbroek, cet avion géant qui est en service à l'USAF depuis 1956 et qui à partir de 1972 opérera en Belgique sous sa nouvelle version, C-130H, recevait les éloges et les impressions grandioses de tous.

Instruction et entraînement des premiers équipages

Une note de l'Etat-major de la Force Aérienne (VS3Tpt)



zou zijn tegen september 1973 om deel te nemen aan de grote NAVO-oefening van de ACE Mobile Forces (AMF) "Alexander Express" in Griekenland. Zij zouden ook de twaalf nieuwe C-130H Hercules overvliegen van de VSA naar Melsbroek.

datée d'avril 1971 stipule qu'un équipage renforcé suivra un entraînement initial C-130 chez Lockheed tandis qu'un autre suivra un entraînement initial et opérationnel auprès de la USAF.



Opleiding bij de USAF

Begin april 1972 vertrok de eerste bemanning naar de Amerikaanse luchtmachtbasis Little Rock AFB (Arkansas) onder leiding van commandant R. Hoeben, hij zou na terugkomst bevelhebber worden van de TCU. De andere bemanningsleden waren piloten C. Delauré en P. De Geyter; navigator P. Hereman en technicus F. Declerck. P. De Geyter werd opgeleid tot flight engineer en F. Declerck als loadmaster.

Gedurende de opleiding werden grondcursussen afgewisseld met sessies in de vluchtsimulator en vluchten in een USAF C-130H. Van 8 tot 18 april kreeg de bemanning acht sessies van vier uur te verwerken in de vluchtsimulator om het "instrument flying" en de "emergencies" onder de knie te krijgen. Van 19 tot 28 april voerde de bemanning zeven vluchten uit van vijf tot zes uur. In mei ging men over tot de opleiding "tactical flying". Van 4 tot 24 mei voerden zij negen tactische opdrachten uit: "short take off, low level navigation, personnel and heavy drop, assault landings".

Opleiding technici bij Lockheed

Op 13 april 1972 bracht een DC-6 (boordcommandant A. Migliavacca) zestien specialisten onder leiding van kapitein R. Lalleman, naar de VSA voor een opleiding van vier weken bij Lockheed: R. Van den Broeck, Schollaert, Noramn, Imhoff, S. Beulens, Munier, J. De Wilde, A. Caeyers, L. Van Haele, J. Small, A. Van De Wiele, L. Crabts, J. Van den Abeele en Sellekaerts.

Opleiding bemanning bij Lockheed

Bijna twee maanden na de eerste vertrok eind mei 1972 een tweede en veel grotere bemanning naar Marietta in de VSA, nu voor een initiële opleiding C-130H bij Lockheed (Dobbins AFB). De groep stond onder leiding van commandant C. Vingerhoets, bevelhebber van de TCU. Hij was vergezeld van de piloten H. Van Bever, J. Gits, I. Van Laere, J. Van Den Bossche, G. Deprêt en de loadmasters J. Delsaux en A. Verhelst.

Jean Van den Bossche: "Omdat het snikheet was in Georgia, waren de leslokalen op Dobbins AFB ondergronds en afgekoeld. Wij stonden onder permanente stress. De piloten kregen ook opleiding als flight engineer. Elke week werd er een vooruitgangstest afgenomen en rapporteerde Lockheed aan de Staf van de Luchtmacht. Dagelijks studeerden wij op onze kamers tot 22 uur. Ontspanning op of buiten de basis kon enkel in het weekeinde".

Tous ces membres d'équipages doivent être soit des instructeurs, l'avoir été ou avoir été désigné pour l'être dans l'Unité de Conversion au Transport (TCU). Ils seront chargés de la conversion sur le nouvel appareil des futurs équipages de telle sorte que la 20 Escadrille puisse être opérationnelle en septembre 1973. Le but étant de pouvoir participer au grand exercice de l'OTAN organisé dans le cadre des ACE Mobile Force (AMF) «Alexander Express» en Grèce. Ils auront aussi pour tâche de convoier les douze nouveaux C-130H Hercules des USA vers Melsbroek.

Conversion à l'USAF

Début avril 1972, le premier équipage s'envola pour la base aérienne de Little Rock AFB (Arkansas). Le commandant R. Hoeben en avait le commandement car à son retour, il devait prendre en charge la direction du TCU. Les autres membres de l'équipe étaient les pilotes C. Delauré et P. De Geyter, comme navigateur P. Hereman et comme mécanicien F. Declerck. P. De Geyter reçu une formation de flight engineer tandis que F. Declerck reçut celle de loadmaster.

Durant la formation, les cours au sol étaient entrecoupés par des sessions au simulateur de vol et par des vols sur un C-130H de l'USAF. Du 8 au 18 avril, l'équipage faisait huit sessions de quatre heures au simulateur de vol pour arriver à maîtriser le vol aux instruments et les différentes «emergencies». Du 19 au 28 avril, l'équipage effectua sept vols d'une durée de cinq à six heures chaque fois. Le mois de mai fut consacré à l'entraînement au vol tactique. Entre le 4 et le 24 mai, neuf vols tactiques furent exécutés comprenant: "short take off, low level navigation, personnel and heavy drop, assault landings".



Formation des techniciens chez Lockheed

Le 13 avril 1972, c'est à bord du DC-6 piloté par A. Migliavacca que 16 spécialistes sous la conduite du capitaine R. Lallemand arrivèrent aux USA pour recevoir une formation de quatre semaines chez Lockheed: R. Van den Broeck, Schollaert, Noramn, Imhoff, S. Beulens, Munier, J. De Wilde, A. Caeyers, L. Van Haele, J. Small, A. Van De Wiele, L. Crabts, J. Van den Abeele et Sellekaerts.

Gedurende een maand volgden de piloten de grondschoon en de vliegopleiding. Zij voerden 13 oefenvluchten uit op de eerste twee Belgische toestellen CH-01 en CH-02 gedurende welke zij ongeveer 35 uren vliegen en 55 landingen maakten.



In juni 1972 vertrokken ook de navigators T. Naets, R. Roose en F. Huggenberger naar Dobbins AFB om een opleiding te krijgen bij Lockheed. Zij verbleven daar zes weken. In die tijd was Iran de grootste klant van Lockheed, en kregen zij samen met Iraniërs eerst een zeer elementaire nutteloze cursus over de instrumenten en de communicatiemiddelen in de C-130. Daarna vervoegden zij de Belgische piloten om deel te nemen aan de trainingsvluchten en het gebruik van de communicatie- navigatiesystemen aan boord (de AN/APN 59B navigation radar en de ASN-35 Doppler navigation computer) onder de knie te krijgen.



Na 25 juli 1972, de TCU aan het werk

De bemanningen die opleiding en training C-130 in de VSA kregen zouden het komend jaar bijna allen deel uitmaken van de Transport Conversion Unit (TCU) 15 Wing om de bemanningen van het 20 Smaldeel op te leiden. Vanaf juli 1972 begon commandant R. Hoeben, die C. Vingerhoets opgevolgd was op als bevelhebber van de TCU, aan de grote uitdaging om twaalf bemanningen van het 20 Smaldeel klaar te stomen om in juni en juli 1973 de Belgische troepen te vervoeren gedurende de NAVO-oefening Alexander Express in Griekenland. Maar eerst kwam vanaf mei 1973, totaal onverwacht, het begin van de grote humanitaire operatie in de Sahel aan (zie Dakota News nummers 45 en 46).

Conversions de l'équipage chez Lockheed

Fin mai, soit presque deux mois après le premier équipage, une deuxième équipe plus étoffée partis pour Marietta aux EUA afin de recevoir une conversion initiale chez Lockheed (Dobbins AFB). Le détachement était conduit par le commandant C. Vingerhoets, le directeur du TCU. Il était accompagné des pilotes: H. Van Bever, J. Gits, I. Van Laere, J. Van Den Bossche et G. Deprêt et des loadmasters J. Delsaux et A. Verhelst.

Jean Van den Bossche raconte: «Comme il faisait torride en Géorgie, les locaux des cours étaient à Dobbins AFB en sous-sol et climatisés. Nous étions sous un stress permanent. Les pilotes recevaient également une formation de flight engineer. Chaque semaine, il y avait un test d'évaluation et Lockheed envoyait un rapport à l'état-major de la Force Aérienne. Tous les jours, nous étudions dans nos chambres jusqu'à 22hr. Les moments de détente se prenaient sur ou hors de la base seulement les week-ends».

Pendant un mois, les pilotes suivirent les cours au sol et l'entraînement en vol. Ils effectuèrent 13 vols d'entraînement sur les deux premiers appareils belges CH-01 et CH-02. Ils effectuèrent environ 35 heures en vol et 55 atterrissages.

En juin 1972, les navigateurs T. Naets, R. Roose et F. Huggenberger ont aussi été envoyés à Dobbins AFB pour y recevoir une formation chez Lockheed. Ils y sont restés six semaines. A cette époque l'Iran était le plus gros client de Lockheed. Nos navigateurs ont d'abord reçu avec des iraniens un cours très élémentaire et inutile sur les instruments et les moyens de communication du C-130. Par après, ils ont rejoint les pilotes belges pour participer aux vols d'entraînement et maîtriser les moyens de navigation et de communication à bord (le radar AN/APN 59B et le Doppler navigation computer ASN-35).

Après le 25 juillet 1972, le TCU au boulot

Les membres d'équipages qui ont bénéficié de l'entraînement C-130 aux USA ont presque tous fait partie dans les années suivantes du Transport Conversion Unit (TCU) 15 Wing afin de former tous les équipages de la 20 Escadrille. Dès juillet 1972, le commandant R. Hoeben

De instructeurs van de TCU leverden een fantastische prestatie. De piloten waren R. Hoeben, C. Vingerhoets, H Van Bever, D. Van Neuten, P. De Geyter en T. Devisscher. De laatste twee waren instructeur-flight engineer en leidden piloten op tot "system operator", een idee van de Luchtmacht om in het begin het grote aantal piloten C-119 een plaats te geven in de nieuwe C-130. Na een paar jaar zouden deze system operators hun conversie als piloot C-130 krijgen en zou de zetel tussen de twee piloten in de cockpit ingenomen worden door onderofficieren-technici als flight engineer. T. Naets en P. Hereman zorgden voor de conversie van de navigators; F. Declerck en J. Delseaux voor de opleiding van de loadmaster-stewards.

Conversie van C-119 naar C-130 betekende voor de technici en de bemanningen van de 15 Wing een grote stap vooruit in de moderne luchtvaartwereld.

In 1972 werden nog vijf C-130's geleverd en nog zes in 1973. Hercules CH-12 en CH-11 landden op Melsbroek op 2 april 1973. Een nieuwe verhaal van humanitaire en



qui avait succédé à C. Vingerhoets comme commandant du TCU, commence le défi de former rapidement douze équipages de la 20 Escadrille afin pouvoir transporter les troupes belges en juin et juillet 1973 lors de l'exercice OTAN Alexander Express en Grèce. Mais avant cela, en mai 1973, commence de manière totalement inattendue la grande opération humanitaire au Sahel (voir Dakota News numéros 45 et 46).

Les instructeurs du TCU ont effectué une prestation fantastique. Les pilotes étaient R. Hoeben, C. Vingerhoets, H Van Bever, D. Van Neuten, P. De Geyter et T. Devisscher. Les deux derniers étaient des instructeurs flight engineer et ils formaient des pilotes comme «system operator», une idée de la Force Aérienne pour, au début, procurer une place dans le nouveau C-130 à un grand nombre de pilotes C-119. Après quelques années, ces «system operators» pouvaient suivre une conversion de pilote C-130 et le siège entre les deux pilotes dans le cockpit serait alors occupé par un sous-officier technicien en fonction de flight engineer. T. Naets et P. Hereman ont assuré la conversion



militaire opdrachten begon voor het 20 Smaldeel, een verhaal dat bijna 50 jaar zal duren!

des navigateurs et F. Declerck en J. Delseaux la formation des loadmaster-stewards.

La conversion du C-119 au C-130 signifiait pour les techniciens et les équipages un grand pas en avant dans le monde de l'aéronautique moderne.

Cinq C-130 ont encore été livrés en 1972 et six autres en 1973. Les Hercules CH-12 et CH-11 ont atterri à Melsbroek le 2 avril 1973.

Une nouvelle épopée de missions humanitaires et militaires commençait pour la 20 Escadrille et celle-ci durera presque 50 ans!



“The Grizzly story” (5)



Door Mike Arren

Juli 2011

– Het programma lijdt nog steeds onder de problemen met de gearbox van een van de TP400-D6 motoren waardoor de geplande tijds marge, ingebouwd om vertragingen op te vangen, volledig opgebruikt is. Hierdoor moet Airbus Military motoren cannibaliseren van prototypes die de testvloot nog moeten vervoegen om de huidige vier prototypes in de lucht te houden.

September

– Begin september hebben de Grizzly's de kaap van de 2.000 vlieguren afgerond, ondanks de gearbox-problemen. De testvloot voerde gezamenlijk 684 vluchten/2108 vlieguren uit: Grizzly 1: 239 vluchten/777 uren, Grizzly 2: 197 vluchten/612 uren, Grizzly 3: 197 vluchten/577 uren en Grizzly 4: 51 vluchten/142 uren.

– Terwijl Europrop zoekt naar een oplossing voor het probleem met de gearbox, vordert het testprogramma gestaag. Ook bemanningen van het European Aviation Safety Agency nemen deel aan de testvluchten. De vier testvliegtuigen vliegen gemiddeld twee maal per dag zodat er meestal drie van de vier in de lucht zijn terwijl het vierde toestel opgewarderd tot de laatste uitrustingsstandaard.

– Momenteel is de certificering van de vliegeigenschappen, vermogen en systemen een prioriteit. Het is de bedoeling om de civiele certificatie van de A400M voor het einde van 2011 jaar te behalen.

Par Mike Arren

Juillet 2011

– Le programme rencontre encore des problèmes à cause de la gearbox de l'un des moteurs TP400-D6 et la marge de manœuvre prévue pour rattraper des retards en cours de programme a été complètement consommée. De ce fait, Airbus Military a été obligé de cannibaliser les moteurs des prototypes qui équipent la flotte d'essai afin de maintenir les quatre prototypes en état de vol.

Septembre

– Début septembre les Grizzlys ont atteint le cap de 2000 heures de vol cela malgré le problème de la gearbox. La flotte d'essai a effectué dans son ensemble 684 vols (2108 heures de vols); Grizzly 1: 239 vols/777 heures, Grizzly 2: 197 vols/612 heures, Grizzly 3: 239 vols/577 heures, Grizzly 4: 51 vols/142 heures.

– Pendant que Europrop cherche une solution pour le problème de la Gearbox, le programme de test continue de progresser. Des équipages de l'European Aviation Safety Agency (EASA) participent également aux vols de test. Les quatre avions de test volent en moyenne deux fois par jour de telle sorte qu'il y a la plupart du temps trois avions en vol et le quatrième est modifié aux derniers standards d'équipement.

– La priorité est mise sur la certification des caractéristiques de vols, de la puissance et des systèmes, le but étant d'obtenir la certification civile pour la fin de l'année 2011.

– Le MSN006, le premier avion standard de série, rejoindra

– Het eerste standaard-productietoestel, de MSN006, zal tegen eind 2011 het testprogramma vervoegen als Grizzly 5. Vooraleer aan het zal vliegen zal het eerst gebruikt worden voor de evacuatie testen. Om tijd te winnen werden een begin gemaakt met deze testen terwijl Grizzly 5 nog op de assemblagelijin in Sevilla stond.

– In Toulouse werd op 17 september met succes een belangrijke test uitgevoerd met Grizzly 1: de “high energy rejected take off test”. Bij deze test beslist de gezagvoerder om het opstijgen met maximum opstijggewicht van 141 ton af te breken bij beslissingssnelheid (V1 in pilotentaal). De uitvoering verliep veilig. Toen Grizzly 1 tot stilstand kwam wachtte de brandweer vijf minuten vooraleer banden en remmen af te koelen. Drie banden van het landingsgestel hadden het begeven, wat bij dit soort tests niet als abnormaal aangezien werd.

Oktober

– Omdat Frankrijk zijn eerste A400M-toestellen in 2013 zal ontvangen, 18 maanden eerder dan Groot-Brittannië, tekenen deze twee landen een eerste voorlopig contract over hun samenwerkingsplannen voor onderhoud en training op A400M. Frankrijk koos reeds het overheidsbedrijf SIAé voor de “Maintenance, Repair & Overhaul” (MRO). Groot-Brittannië, Turkije en Duitsland moeten deze keuze nog maken.

– Eind oktober wordt duidelijk dat het civiele certificatie-proces pas in 2011 niet zal beëindigd worden en zal doorlopen tot ver in 2012. In het testprogramma van 3.700 vliegreuren zijn nu 2.380 vliegreuren/784 vluchten volbracht.

De vier Grizzly's presteren samen 10 tot 11 vluchten per week. De vluchten, die

fin 2011 le programme d'essai en tant que Grizzly 5. Avant même de faire son premier vol, il servira aux tests d'évacuation. Pour gagner du temps, les premiers tests se sont déroulés quand l'avion était encore sur la chaîne de montage à Séville.

– A Toulouse le 17 septembre, le Grizzly 1 a effectué avec succès le test de «high energy rejected take off». Par ce test, le commandant de bord doit décider à la vitesse de décision (V1 en langage de pilote) de stopper le décollage avec une charge maximum de 14 tonnes. Le test s'est déroulé en toute sécurité. Quand le Grizzly 1 s'est arrêté, les pompiers ont attendu cinq minutes avant de refroidir les roues et les freins. Trois pneus ont lâché, ce qui pour ce type de test ne doit pas être considéré comme anormal.

Octobre

– Vu que la France recevra ses premiers avions A400M en 2013, 18 mois avant La grande Bretagne, ces deux pays ont signé un contrat provisoire sur leur collaboration pour l'entretien et l'entraînement sur le A400M. La France a déjà choisi la firme SIAé pour le MRO (Maintenance, Repair and Overhaul ou Maintenance, Réparation et Révision).

La Grande Bretagne, la Turquie et l'Allemagne doivent encore faire leur choix.

- Fin octobre il devient évident que le processus de certification civile ne pourra être terminé en 2011 et se poursuivra en 2012. Dans le programme de test de 3.700 heures de vol, 2.380 heures/734 vols ont été exécutées.

Ensemble, les quatre Grizzlys ont effectué en moyenne de 10 à 11 vols par semaine. Pour

doorgaan vanaf Sevilla en Toulouse kunnen, via de "real time data transmission" aan boord van de vliegtuigen, ook worden gevolgd door specialisten op andere locaties zoals Bremen, Filton, Getafe en Hamburg.

– Het gearbox-probleem van de TP400-D6 motor is opgelost. De motoren van de testvloot worden aangepast, waardoor het brandstofverbruik vermindert met 1% terwijl

les vols qui se passent à Séville et Toulouse, les «real time data» envoyée par télémétries laser peuvent être suivies par les spécialistes sur d'autres sites comme Brème, Filton, Getafe et Hambourg.

– Le problème de la Gearbox du moteur TP400-D6 a été résolu. Les moteurs de la flotte de test ont été adaptés de telle sorte que la consommation a été diminuée de 1%

en même temps la puissance a été légèrement augmentée. Les moteurs pour le premier avion de série, le MSN007, ont été assemblés depuis fin 2011 et seront livrés le deuxième trimestre de 2012 à Airbus Military.

– Le processus de certification se poursuit avec beaucoup de retard. Ainsi seulement 40% des tests protection contre le givrage ont été réalisés parce que les conditions météorologiques en Europe n'étaient pas favorables. Des problèmes ont été mis en évidence durant les tests de protection contre le givrage et il a fallu six semaines pour effectuer les corrections nécessaires. Dans des conditions climatiques favorables, les tests pourraient être finalisés en

het vermogen iets verhoogd wordt. De motoren voor het eerste productietoestel, de MSN007, worden vanaf eind 2011 geassembleerd en zullen in het tweede kwartaal van 2012 aan Airbus Military geleverd worden.

– Het certificatie-proces wordt met veel vertraging verder gezet. Zo is er slechts 40% van de ijsbestrijdingstests afgerond omdat de weersomstandigheden in Europa ongeschikt waren. Bij deze testen doken enkele problemen op, die pas na zes weken konden worden opgelost. In geschikte weersomstandigheden zouden de testen gedurende vier vluchten kunnen afgerond worden. De vermogenstests zijn volledig afgerond en de andere certificatie-testen zijn reeds voor 70 tot 80%

– De A400M doorstond in Istres (Frankrijk) de zware testen op op natte taxi tracks en startbanen. Het vliegtuig verplaatste zich met een snelheid van 90 knopen door inzakkingen die tot zes centimeter water bevatten zonder dat er water door de motoren werd opgezogen.

– In oktober werden de eerste vluchten op lage hoogte uitgevoerd, op een hoogte van 330 voet (91 meter) aan een snelheid van 280 knopen (518 km/u). Ook werden er take offs en landingen met sterke zijwind van 25 knopen en windstoten tot 35 knopen. Volgens Ed Strongman, chef-testpilot, presteerde het vliegtuig hierbij uitstekend.

quatre vols. Les tests de puissance sont complètement terminés et les autres tests de certification sont réalisés à raison de 70% à 80%.

– Le A400M a subi à Istres des tests sévères sur des taxis-tracks et pistes mouillées. L'avion se déplaçait à une vitesse de 90 nœuds sur des enfoncements contenant jusqu'à six centimètres d'eau sans que celle-ci ne soit ingérée par les moteurs.

- En octobre, les premiers vols à basse altitude furent réalisés à une altitude de 91 m (330 pieds) à une vitesse de 518 km/hr (280 nœuds). Également des décollages et atterrissages avec un fort vent de côté à 25 nœuds et des rafales jusqu'à 35 nœuds se sont déroulés. Suivant Ed Strongman, le pilote d'essai en chef, l'avion s'est comporté de manière excellente.

November

- De oorzaken van de problemen die beletten dat de A400M deelnam aan het airshow-programma op het “Salon de Le Bourget” in juni, werden gevonden en de nodige correcties uit uitgevoerd.
- Tijdens de testen in vlucht werd aangetoond dat in de cabine van de A400M geen actief geluidsonderdrukkin gsysteme nodig is gezien de relatief lage decibels, een besparing van 200 kg.
- De A400M zal niet deelnemen aan de luchtvaartbeurs van Dubai, omdat Airbus Military voorrang geeft aan de “type certification”. Maar toch polst Airbus de Arabische markt, waar in de komende jaren heel wat C-130H's moeten vervangen worden.
- Op 23 november werd begonnen met de eindassemblage van de eerste A400M voor Frankrijk, de MSN007. De romp van dit toestel werd op 22 november met de Airbus A300-600ST Beluga overgebracht naar Sevilla, waar de vleugels en de neus reeds op 26 oktober werden geleverd. Als alles vlot verloopt, zal het toestel klaar zijn in het tweede kwartaal van 2012. Verwacht wordt dat Frankrijk rond de jaarwisseling 2012/2013 zijn eerste A400M zal ontvangen. Nu zijn er in reeds acht productietoestellen in verschillende stades van productie.

December

- Ondanks de afwezigheid van de A400M op de Langkawi International Maritime & Aerospace Exhibition in Maleisië, bevestigde de commandant van de Royal Malaysian Air Force zijn vertrouwen in het vliegtuig. Maleisië is nog altijd de enige A400M-koper in Azië.
- Airbus CEO Fabrice Bregier gelooft er nog altijd in dat de contractuele deadline voor de levering van de eerste A400M aan l'Armée de l'Air in maart 2013 kan gehaald worden. Hij verklaarde ook dat de productie van het toestel een rato van 2,5 per maand zal halen in 2015.
- Als gevolg van het afzeggen van de Zuid-Afrikaanse order, werden de voorafgaande betalingen terugbetaald. Maar tegelijkertijd werd de deur voor een nieuwe presentatie van de A400M geopend en werd beslist dat de Zuid-Afrikaanse industrie betrokken blijft in het A400M-programma voor de productie van enkele onderdelen (o.a. antennes voor satellietcommunicatie).
- Op 20 december steeg het vijfde prototype Grizzly 5 op in Sevilla voor een eerste vlucht die twee uur zal duren. Dit toestel is uitgerust met lichte testapparatuur en zal vooral ingezet worden voor het testen van elektromagnetische interferentie (EMI), mee te nemen cargo, operationele demonstraties en koud weer testen.
- Grizzly 5 zal ook 300 vliegreizen aan functionerings- en betrouwbaarheidstesten ondergaan om aan te tonen dat

Novembre

- Les origines des problèmes qui ont empêché l'A400M de participer au programme air show du «Salon du Bourget» en juin, ont été trouvées et les corrections nécessaires ont été exécutées.
- Durant les tests en vol il a été démontré que la cabine du A400M n'a pas besoin de système actif de réduction de bruit vu le taux réduit en décibel, cela a permis d'épargner 200 kg.
- Le A400M ne participera pas à la foire aéronautique de Dubai étant donné qu' Airbus donne priorité au «type certification». Malgré tout Airbus approche le marché arabe car dans les prochaines années de nombreux C-130H doivent être remplacés.
- Le 23 novembre a commencé l'assemblage final du premier A400M pour la France, le MSN007. Le fuselage de cet appareil a été transporté le 22 novembre avec il' Airbus A300-600ST Beluga à Séville ou les ailes et le nez avaient déjà été livrés le 26 octobre. Si tout se déroule normalement, l' appareil sera prêt dans le deuxième trimestre de 2012.

Il est attendu que la France réceptionne son premier A400M au tournant de 2012/2013. Actuellement huit avions se trouvent à des stades différents de production.

Décembre

- Malgré l'absence de l'A400M à l'exposition Maritime et Aéronautique Internationale Langkawi de Malaisie, le commandant de la Royal Malaysian Air Force a confirmé sa confiance dans l'avion. La Malaisie est toujours le seul acheteur de l'A400M en Asie.
- Fabrice Bregier, CEO de Airbus, croit toujours pouvoir tenir les délais contractuels pour la livraison du premier A400M à l'Armée de l'Air en Mars 2013. Il a également déclaré qu'un rythme de production de 2,5 avions par mois sera atteint en 2015.
- Suite au désistement de la commande de l'Afrique du Sud, les acomptes ont été remboursés en mars. En même temps il a été décidé que l'industrie sud-africaine restait concernée par le programme A400M dans le cadre la fabrication de quelques sous ensembles entre autre des antennes pour communications par satellites.
- Le 20 décembre le cinquième prototype Grizzly 5 a décollé de Séville pour son premier vol qui durera deux heures. Cet avion est équipé d'appareils de tests légers qui serviront principalement aux tests d'interférence magnétiques (EMI), au cargo à transporter et aux essais par temps froid.
- Le Grizzly 5 subira également 300 heures de vol en tests de fonctionnement et de fiabilité pour démontrer qu'il est prêt pour un usage opérationnel. Selon Fernando Alonso,

de A400M gereed is voor operationeel gebruik. Volgens Fernando Alonso, chef vliegoperaties bij Airbus, was de eerste vlucht van Grizzly 5 precies op schema en een mooie manier om het tweede testjaar af te sluiten.

– De euro- en economische crisis dwingen Spanje en Duitsland tot grote bezuinigingen. Terwijl in Spanje twijfels rijzen omtrent de A400M aankoop, bevestigde Duitsland dat het zijn bestelling A400M's nog steeds op 40 handhaaft.

– Gedurende 2011 heeft de A400M succesvol een extreem intensief testprogramma afgewerkt en het vliegtuig werd gevlogen door meer dan 60 piloten, waaronder onze Belgische testpiloot luitenant-kolonel Tanguy Flamant. In de voorbije twee jaar heeft de Grizzly-vloot 2.554 vliegreizen/859 vluchten uitgevoerd.

Januari 2012

– Op 9 januari 2012 schrijft Aviation Week dat EADS in 2011 een uitmuntend jaar heeft gehad, met enerzijds aandelen die met 38 % gestegen zijn dankzij het schitterende succes van de Airbus A320 NEO, en anderzijds de vermindering van de verliezen veroorzaakt door de A380 en de A400M.

– Volgens een aangepast schema zal Frankrijk zijn eerste A400M in 2013 ontvangen, en Groot-Brittannië in 2014; maar Airbus Military is optimistisch en hoopt de eerste A400M te leveren voor eind 2012.

Februari

– Groot-Brittannië vermindert het aantal bestelde A400M's van 25 naar 22, waardoor de kostprijs per toestel gevoelig stijgt voor dit land

– Singapore overweegt A400M of C-17 vliegtuigen aan te kopen als multi-role toestel (transport, tanker en anti-duikboten).

– Op 14 februari maakt Airbus Military bekend dat de eindassemblage van het eerste productietoestel, de MSN007, vergenoterd is. Daarna zullen de boordsystemen voor de eerste maal opgestart worden en zal het vliegtuig naar de "ground system test zone" verhuizen. De TP400-D6 motoren zullen later worden geïnstalleerd.

Maart

– Op 1 maart maakt koning Juan-Carlos I van Spanje als eerste staatshoofd een vlucht op A400M mee. Met de testpiloten E. Strongman en I. Lombo vliegt het toestel 40 minuten vanaf de basis Torrejón nabij Madrid. Juan-Carlos, zelf gebrevetteerd militair piloot, neemt gedurende 20 minuten de controle over het toestel. Hij voert een aantal bochten uit en een gesimuleerde dropping van humanitaire goederen.

– Op 20 maart wordt in Sevilla begonnen met de eindassemblage van het tweede productietoestel MSN008. Vanaf nu zal de productiesnelheid geleidelijk worden verhoogd tot 30 toestellen per jaar.

– Van 23 maart tot 1 april maakt de Grizzly 2 een promotie- en testcampagne in Zuid-Amerika. Er worden enkele landingen en take offs uitgevoerd op hooggelegen vliegvelden in Peru (Lima op 2.250 meter) en Bolivia (La Paz op 3.960 meter). Op de airshow van Santiago in Chili is de Grizzly 2 een populaire attractie.

chef des opérations de vol, le premier vol du Grizzly s'est déroulé au moment prévu, une belle façon de terminer la deuxième année de test.

- La crise économique et la crise de l'euro ont contraint l'Espagne et l'Allemagne à de grandes économies. Pendant que l'Espagne hésite quant à l'achat de l'A400M, l'Allemagne confirme qu'elle maintiendra la quantité de 40 A400M.

– Durant 2011 le A400M a réalisé avec succès un programme de tests extrêmement intensif et l'avion a été piloté par plus de 60 pilotes dont notre pilote d'essai belge le lieutenant-colonel Tanguy Flamant. Durant les deux dernières années la flotte des Grizzly a effectué 2.554 heures/859 vols.

Janvier 2012

- Le 9 janvier Aviation Week a écrit qu'EADS a eu une excellente année 2011, avec d'une part une augmentation des actions de 38% grâce au brillant succès de l'Airbus A320 NEO et d'autre part une diminution des pertes causées par l'A380 et l'A400M.

- Selon un schéma adapté, la France recevra son premier A400M en 2013, et la Grande Bretagne en 2014; mais Airbus Military est optimiste et espère livrer le premier A400M avant la fin 2012.

Février

-La Grande Bretagne a réduit sa commande de 25 à 22 A400M, ce qui a fait augmenter le prix par appareil considérablement pour ce pays.

-Singapour évalue l'achat du A400M ou du C17 comme avion multi-rôle (transport, ravitailleur et lutte anti sous marine).

- Le 14 février Airbus annonce que l'assemblage final du premier avion de série, le MSN007 a bien progressé. Par après les systèmes de bord seront pour la première fois mis en service et l'avion déménagera vers la zone de « ground system test zone ».

Mars

-le 1 mars le roi d'Espagne, Juan-Carlos I, a comme premier chef d'état volé dans un A400M. Avec les pilotes d'essai E Strongman et I Lombo l'avion a volé de la base de Torrejon près de Madrid, Juan-Carlos, comme breveté pilote militaire, a pris le contrôle de l'avion pendant 20 minutes. Il a effectué des virages et simulé un largage de marchandises humanitaires.

-Le 20 mars a commencé à Séville l'assemblage final du deuxième avion de série le MSN008. A partir de maintenant la vitesse de production augmente progressivement pour atteindre 30 avion par an.

- Du 23 mars au 1 avril le Grizzly 2 a effectué une campagne de promotion et de Test en Amérique du Sud. Des décollages et atterrissages ont été exécutés sur des pistes, situées en altitude au Pérou (Lima à 2250 m) et en Bolivie (La Paz à 3960 m). À l'air show de Santiago au Chili le Grizzly fut une attraction populaire.

Dakota sprak met

Dakota s' est entretenu avec

Jacques Vandemeulebroek

Jacques Vandemeulebroek

Jacques Vandemeulebroek is een van onze meest trouwe Dakota-leden en was er bij toen de DC-3 in de koude nacht van 7 op 8 maart 2011 overgebracht werd van het vliegveld van Oostende-Brugge naar Melsbroek. Als jonge man wou militair piloot worden, maar toen dat niet lukte, werd hij burgerpiloot tot op de dag van vandaag.

Zijn vader Frederic-Joseph Vandemeulebroeck was arts en Brussels politicus. Eerst was hij schepen en later in 1939 burgemeester van de hoofdstad. Gedurende de oorlog werd hij in 1942 vervangen door Jan Grauls, maar na de bevrijding in 1944 werd hij opnieuw burgemeester van Brussel tot 1956. Zijn voorganger was Adolphe Max en zijn opvolger Lucien Cooremans.

Wie bent u en waarom en hoe werd u piloot?

Als kind droomde ik er reeds van om piloot te worden. Door mijn bewondering van het werk van de militaire piloten gedurende de Tweede Wereldoorlog werd alle twijfel weggenomen. In 1952 verwoegde ik de Belgische Luchtmacht als leerling-piloot te Wevelgem. Na de elementaire vliegopleiding op SV-4 vertrok ik voor verdere opleiding op Harvard T-6 in de VSA. Daar liep het mis en in de loop van 1953 ik werd terug naar België gestuurd. Maar mijn droom liet mij niet los, ik ging door en slaagde in de moeilijke testen en examens om een Belgische licentie te halen. Achtereenvolgens behaalde ik in België mijn licenties privépiloot en beroepsiloot en in Nederland die van piloot op landbouwvliegtuigen en lijnpiloot DC-3.

Wanneer vloog u op Dakota DC-3?

Ik begon bij Cessna Aircraft Corporation in Zaventem als "district sales manager for utility aircraft". Toen vloog ik regelmatig met de Cessna-206 (mon-moteur met 6 plaatsen), Cessna-402 (10 plaatsen) en ook met de Cessna-337 "push-pull", een vliegtuig met een dubbele staart die velen verschrikkelijk vonden maar die uitstekend vloog. Een hele tijd was ik werkzaam in Nederland om velden te sproeien, zaaien en te bemesten. Daarna kwam in terug naar Brussel bij de maatschappij Cessna om de verkoop van landbouwvliegtuigen en "utility aircraft" te promoten.

Daarna, het moet 1970 geweest zijn, ging ik als copiloot naar de maatschappij "Well Trade Moorman Air" die opereerde vanaf Schiphol. Vanaf dan vloog ik op Dakota DC-3, meestal

Jacques Vandemeulebroek est un des membres les plus fidèles de Dakota. Il était là pendant la nuit froide du 7 au 8 mars 2011, quand le DC-3 a été transporté de l'aérodrome d'Ostende-Bruges vers Melsbroek. Comme jeune homme, il voulait devenir pilote militaire, mais quand ça n'a pas réussi, il devenait pilote civile et il l'est toujours aujourd'hui.

Son père, Frédéric-Joseph Vandemeulebroek, était médecin et politicien bruxellois. Il a commencé par être échevin et est devenu bourgmestre en 1939. Pendant la guerre, il a été remplacé par Jan Grauls en 1942, mais, après la libération en 1944, il est redevenu bourgmestre de Bruxelles jusqu'en 1956. Son prédécesseur était Adolphe Max et son successeur était Lucien Cooremans.

Pourquoi êtes-vous devenu pilote?

Dès l'enfance je rêvais d'être pilote. L'admiration que je vouais au travail des pilotes militaires pendant la Deuxième Guerre Mondiale a enlevé tous mes doutes. En 1952, j'ai rejoint la Force Aérienne comme élève-pilote à Wevelgem. Après ma formation élémentaire au pilotage sur SV-4, je suis allé aux USA pour y poursuivre ma formation sur Harvard T-6. Là, les choses se sont mal passées et j'ai été renvoyé en Belgique en 1953. Mais mon rêve ne m'abandonnait pas. J'ai donc persévéré et j'ai réussi les tests et examens difficiles pour l'obtention d'une licence. J'ai d'abord obtenu les licences belges de pilote privé et de pilote professionnel et plus tard celle de pilote agricole aux Pays-Bas et de pilote de ligne sur DC-3.

Quand avez-vous volé en Dakota DC-3?

J'ai commencé auprès de Cessna Aircraft Corporation à Zaventem comme «district sales manager for utility aircraft». A ce moment, je volais régulièrement en Cessna-206 (monomoteur à 6 places), Cessna-402 (10 places) et aussi en Cessna-337 «push-pull», un avion avec double empennage que beaucoup trouvaient laid, mais qui volait très bien.

J'ai, tout un temps, travaillé aux Pays-Bas pour arroser les champs, semer et pulvériser.

Par après, je suis revenu à Bruxelles auprès de la compagnie Cessna pour promouvoir la vente d'avions agricoles et utilitaires.

Ensuite, aux environs de 1970, j'ai rejoint la compagnie «Well Trade Moorman Air» comme copilote. Elle opérait à



voor oliemaatschappijen in het Verenigd Koninkrijk en de Scandinavische landen. Ik bleef bij die maatschappij tot er een crash gebeurde in juni 1971. We moesten drie vluchten uitvoeren tussen Southend en Schiphol om supporters van Ajax Amsterdam terug te brengen na de overwinning van Ajax in de finale van Europacup I tegen Panathinaikos Athene in Wembley. Ik was boordcommandant, maar de chef-piloot van de maatschappij was ook aan boord. Op het ogenblik dat we een ernstig olielek kregen aan de rechter motor nam de chef-piloot mijn plaats in en keerde terug naar Southend zonder de motor in vaanstand te zetten. Bij de landing liep het verkeerd, de oliedruk van de rechter motor was praktisch nul, onze snelheid was te hoog (110 à 120 kts), de remmen werkten niet zoals het moest ... We stevenden af op een berm enkele tientallen meters voorbij het einde van de landingsbaan. Onze Dakota kwam tot stilstand met de staart bovenop de berm en de neus bijna op de green van hole 13 van het golfterrein. Het vliegtuig brandde niet, de passagiers, waarvan de meesten dronken waren, konden allen het vliegtuig verlaten. Ik verliet het toestel als een van de laatste, licht gekwetst door scherven van de talrijke gebroken flessen die overal in het toestel verspreid lagen.



De brandweer verzorgde mij en bracht me naar een hotel. Het was een onvergetelijke ervaring!

Na deze crash kwam ik terug naar België en ging werken bij de Brusselse firma van een Amerikaan (mister Bill Oliver), gespecialiseerd in het leveren van Cessna-vliegtuigen in Europa. Ik bracht vliegtuigen van Brussel of Reims naar de concessiehouders van Cessna, maar soms moest ik ook Cessna's ophalen in de fabriek in Wichita, Kansas USA. In totaal maakte ik 12 overvluchten van Amerika naar Europa, altijd helemaal alleen om zo veel mogelijk brandstof te kunnen meenemen. Een dertiende overvlucht kwam er niet meer, misschien waren de klanten wat bijgelovig!

Toen ik een annonce las in "Flight International" en omdat ik nogal avontuurlijk van aard ben, solliciteerde ik bij "Malta International Aviation Company" (MIACO) als copiloot op Dakota DC-3 in Sudan. MIACO had een submaatschappij "Pyramid Airlines" in Caïro die vloog voor oliemaatschappijen in Sudan. Wij vlogen tussen Karthoum, Bentiu, Muglad, Juba et Nairobi met personeel van Chevron die daar toen de eerste test- of proefboringen deed.

Na enkele maanden was het contract met Chevron afgelopen en keerde ik terug naar België om opnieuw te werken voor Bill Oliver, die nu ook voor ABELAG werkte. Ik begon opnieuw met Cessna-vliegtuigen over te brengen voor "Global Airways". Zijn maatschappij bracht enkel vliegtuigen tot bij klanten of concessiehouders, vooral na onderhoud of montage bij SABENA.

partir de Schiphol. C'est à ce moment que j'ai commencé à voler sur Dakota DC-3, le plus souvent pour des compagnies pétrolières au Royaume-Uni et dans les pays scandinaves. Je suis resté dans cette compagnie jusqu'à un crash qui a eu lieu en juin 1971. Nous devions effectuer trois vols entre Southend et Schiphol pour ramener des supporters de l'Ajax Amsterdam après la victoire d'Ajax en finale de la Coupe d'Europe I contre Panathinaikos Athènes à Wembley. J'étais commandant de bord, mais le chef-pilote de la société était aussi à bord. Au moment où nous devions faire face à une sérieuse fuite d'huile au moteur droit, le chef-pilote a pris ma place et a fait demi-tour vers Southend sans mettre le moteur en drapeau. A l'atterrissage, les choses se sont gâtées, la pression d'huile du moteur droit était pratiquement nulle, notre vitesse était trop élevée (110 à 120 kts), les freins ne fonctionnaient pas comme ils auraient dû. Nous foncions vers un accotement quelques dizaines de mètres après la fin de la piste d'atterrissage. Notre Dakota s'est arrêté avec

l'empennage au-dessus de l'accotement et le nez pratiquement sur le green du trou 13 du terrain de golf. L'avion n'a pas pris feu et les passagers, dont la plupart étaient saouls, ont pu sortir de l'avion. J'ai quitté l'avion un des derniers, légèrement blessé par des débris des nombreuses bouteilles dispersées sur le sol. Les pompiers m'ont soigné et m'ont amené à un hôtel. C'étaient une expérience inoubliable!

Après ce crash, je suis revenu en Belgique et j'ai travaillé pour la société bruxelloise de l'Américain Bill Oliver, spécialisé dans la livraison d'avions Cessna en Europe.

J'acheminai des avions de Bruxelles ou de Reims vers des concessionnaires de Cessna, mais, parfois, je devais aussi aller chercher des Cessna à l'usine de Wichita, Kansas USA. Au total j'ai effectué 12 traversées depuis l'Amérique vers l'Europe, toujours tout seul afin de pouvoir embarquer le plus possible de carburant. Je n'ai jamais fait de treizième traversée, car les clients étaient peut-être un peu superstitieux!

Après avoir lu une annonce dans «Flight International» et comme j'étais d'un tempérament aventureux, j'ai sollicité auprès de la «Malta International Aviation Company» (MIACO) comme pilote sur Dakota DC-3 au Soudan. MIACO disposait d'une filiale «Pyramid Airlines» au Caire qui volait pour des compagnies pétrolières au Soudan. Nous volions entre Khartoum, Bentiu, Muglad, Juba et



Sommige vliegtuigen kwamen per schip uit Amerika en werden hier terug in elkaar gezet.

Wanneer en waarom kwam u bij “Legend-Air” terecht?

In 1991 ging ik met pensioen en vloog voor mijn plezier bij “Legend-Air”. Het was een Belgisch-Luxemburgse vereniging van Dakota-freaks die zich tot doel gesteld had historische vliegtuigen en de geschiedenis van de luchtvaart te promoten. Het was Christian Vanderslyen die in 1989 een Dakota had gekocht en in 1990 in Luxemburg registreerde als LX-DKT en gedoopt als “le Petit Prince”. Christian was boordcommandant bij LUXAIR.

Omdat het lang geleden was dat ik nog op DC-3 gevlogen had, werd ik nu opnieuw getraind en behaalde ik een Luxemburgse kwalificatie. Mijn Amerikaanse licentie werd door de Luxemburgse administratie zonder enig probleem gevalideerd. Het was Merkovitch, chef-piloot bij “Royal Air Maroc” die mij opnieuw mijn kwalificatie gaf als boordcommandant DC-3. Met hem zou ik ook mijn laatste vlucht DC-3 maken van Zoersel naar Antwerpen waar het toestel in die tijd gestationeerd was.

Wij speelden een beetje luchtvaartmaatschappij voor nostalgische passagiers en vlogen naar vliegfeesten



om luchtdopen te geven. Jammer genoeg heb ik maar enkele maanden bij “Legend-Air” gevlogen. In 1992 werd onze Dakota, die geparkeerd stond op het vliegveld van Middelkerke, door een storm verplaatst waardoor het botste met een ander geparkeerd vliegtuig en onherstelbaar beschadigd werd. Door sommige bewoners in de omgeving van het vliegveld was onze Dakota niet graag gezien omdat er regelmatig olie naar beneden viel bij het overvliegen van hun villawijk.

Als lid van uw vereniging Dakota ben ik zeer blij dat het toestel uiteindelijk een goede plaats zal vinden hier in de 15 Wing Luchtransport te Melsbroek.

U bent nu 80 jaar, heb je nog plannen?

Met mijn Amerikaanse licentie van piloot-instructeur vlieg ik nog af en toe om testen af te nemen zoals “flight review” of “instrument competency check”. Ik vlieg momenteel zeer weinig, maar ik hoop het nog lang te kunnen doen. Ik ben lang nog niet de oudste piloot van België!

Eind 2010 had ik kende ik nog het geluk mijn tienduizendste vlucht te mogen uitvoeren. Dit gebeurde op het privévlucht Cirrus SR-22 van Baudouin De Vacleroy, gewezen directeur-adjoint van de administratiediensten van SABENA, bij een “proficiency check”.

Nairobi avec du personnel de Chevron qui à cette époque effectuait les premiers tests et essais de forage.

Après quelques mois, mon contrat avec Chevron étant terminé, je suis revenu en Belgique où je travaillais à nouveau pour Bill Oliver, qui à son tour était en service aussi d’ABELAG. J’y recommençais à convoyer des avions Cessna pour «Global Airways». Sa compagnie ne réalisait que des convoys vers des clients ou des concessionnaires et ce, souvent après des entretiens ou montage à la SABENA. Certains avions parvenaient d’Amérique par bateau et devaient être à nouveau assemblés.

Quand et pourquoi êtes-vous arrivé chez «Legend-Air» ?

En 1991, j’ai pris ma pension et j’ai volé pour le plaisir chez «Legend-Air». C’était une association belgo-luxembourgeoise qui rassemblait des Dakota-freaks qui s’étaient donné comme objectif de promouvoir des avions historiques et l’histoire de l’aviation. C’était Christian Vanderslyen qui avait acheté un Dakota en 1989 et l’avait enregistré au Luxembourg en 1990 comme LX-DKT. Il l’avait baptisé «le Petit Prince». Christian était commandant de bord à la LUXAIR.

Comme il y avait longtemps que je n’avais plus volé sur DC-3, j’ai à nouveau été entraîné et j’ai obtenu la qualification luxembourgeoise. Ma licence américaine a été validée sans aucun problème par l’administration luxembourgeoise. Ce fut Georges Merkovitch, chef pilote à la «Royal Air Maroc» qui m’a requalifié comme commandant de bord DC-3. Avec lui, j’ai aussi effectué mon dernier vol DC-3 de Zoersel à Anvers où l’avion était stationné à cette époque.

Nous avons un peu joué à la compagnie aérienne pour passagers nostalgiques et nous volions vers des fêtes aériennes pour y donner des baptêmes de l’air. Je n’ai malheureusement volé que quelques mois pour «Legend-Air». En 1992, notre Dakota qui était parqué sur l’aérodrome de Middelkerke, a été soufflé par une tempête et a heurté un autre avion parqué. Les dommages étaient irréparables. Quelques habitants des environs de l’aérodrome n’appréciaient pas fort notre Dakota qui perdait régulièrement de l’huile lors du survol de leur quartier de villas. Comme membre du Dakota, je suis très heureux de savoir que l’avion va enfin rejoindre un bon emplacement ici au 15 Wing de Transport Aérien à Melsbroek.

Vous avez maintenant 80 ans, avez-vous encore des projets?

Avec ma licence américaine d’instructeur pilote, je vole encore de temps en temps pour faire passer des tests comme «flight review» ou «instrument competency check». Actuellement, je vole très peu, mais j’espère pouvoir encore le faire longtemps. Je ne suis de loin pas encore le plus vieux pilote de Belgique!

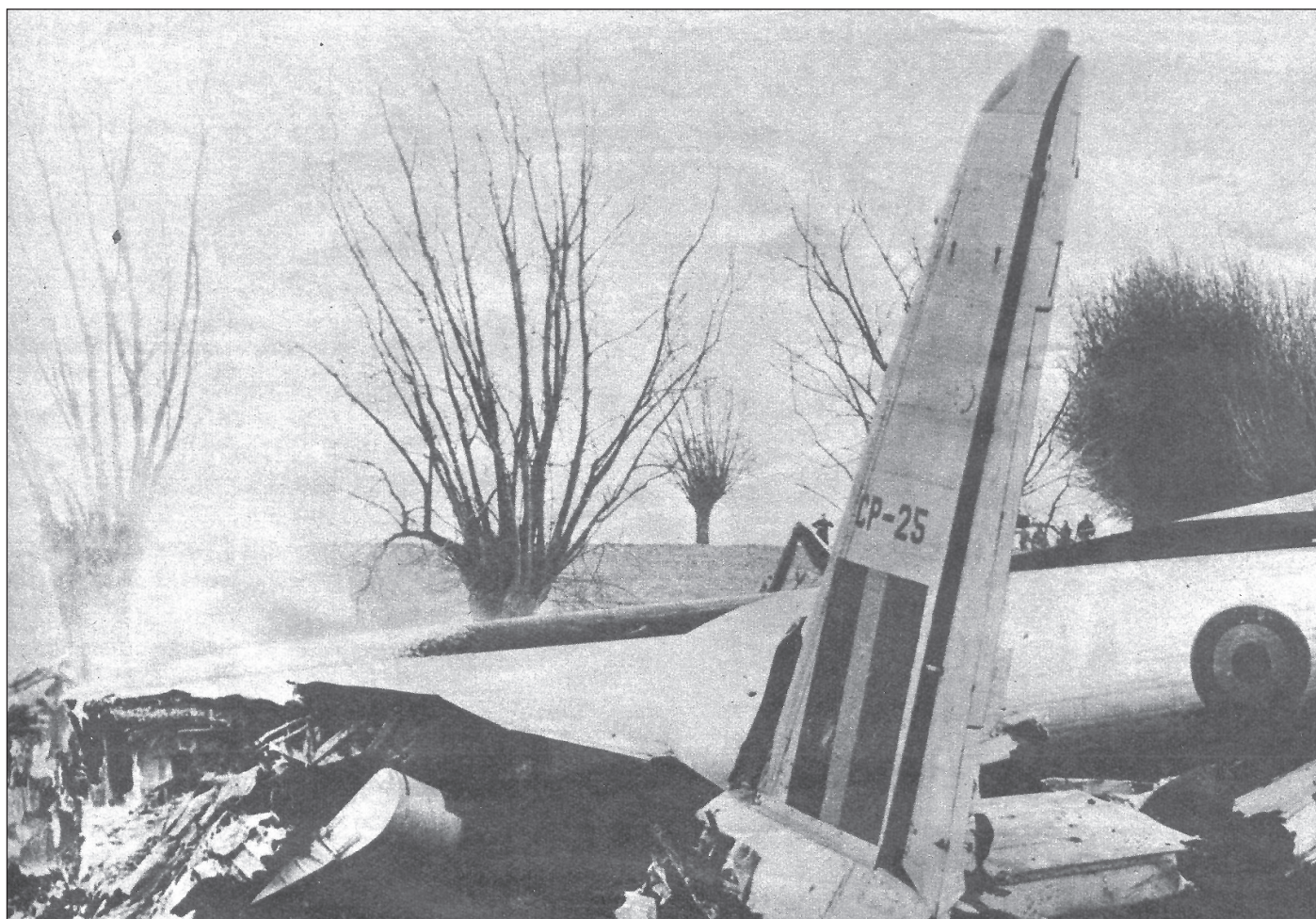
Fin de l’année 2010, j’ai eu la joie d’effectuer ma dix millièmes heure de vol à l’occasion d’un «proficiency check» avec Baudouin de Vacleroy, ancien directeur adjoint des services administratifs de la SABENA, sur son avion personnel Cirrus SR-22.

50 jaar oud mysterie

Crash van twee
vliegtuigen te wijten
aan fouten bij
luchtverkeersleiding

Un mystère vieux de 50 ans

Crash de deux avions
en raison d'erreurs
de contrôle du trafic
aérien



Dit artikel gepubliceerd in de krant "De Zondag" van 11 december 2011, ziet onze redactieraad als een aanvulling op het uitvoerig artikel "Twee C-119 vliegtuigen botsen op elkaar boven Montignies-lez-Lens nabij Chièvres" van onze hoofdredacteur Axel Vermeesch in Dakota News nr 33 van december 2005.

In de vroege ochtend van 12 december 1961 vertrokken twee C-119 vliegtuigen, amper drie minuten na elkaar, van Melsbroek naar Chièvres. Ze zouden er nooit aankomen. In volle vlucht vliegen ze op elkaar vlakbij Chièvres. De Luchtmacht geeft – 50 jaar na de feiten – toe dat er grote fouten gebeurd zijn.

Alle inzittenden, respectievelijk vijf en acht militairen,

Cet article publié dans le journal «De Zondag» du 11 décembre 2011, est considéré par notre comité de rédaction comme un complément à l'article détaillé «Collision de deux avions C-119 au-dessus de Montignies-lez-Lens près de Chièvres» publié par notre rédacteur en chef Axel Vermeesch dans le Dakota News n° 33 de décembre 2005.

Dans la matinée du 12 décembre 1961, deux avions C-119 décollent de Melsbroek vers Chièvres, avec un intervalle de trois minutes. Ils n'arriveront jamais. Ils volent très près l'un de l'autre vers Chièvres. 50 ans après les faits, la Force Aérienne admet les grandes erreurs qui se sont produites.

Tous les occupants, respectivement cinq et huit militaires ont

komen om bij het ongeval. Op de grond vallen bij wonder geen slachtoffers; Op Wikipedia lezen we: “oorzaak van dit ongeval werd tot op vandaag niet vrijgegeven door de Belgische Luchtmacht.” Vijftig jaar na de feiten wil de Luchtmacht – op vraag van De Zondag – wel de oorzaken van het ongeval uit de doeken doen.

Beide toestellen hadden een soortgelijkvluchtplan tot in Chièvres waar ze een tussenlanding moesten maken. De CP-23 van kapitein Gérard moest nadien verder vliegen naar Corsica. De CP-25 van eerste sergeant De Caigny moest verder naar Luik. Beide vliegtuigen vliegen op een bepaald moment zo dicht bij elkaar dat een crash onvermijdelijk wordt. Hoe is het zo ver kunnen komen? De dienst “Synthèse & Onderzoek” van de Luchtmacht zocht het voor ons uit.

Radiofrequenties

Ground Control Approach (GCA) richtte in de aanloop naar de landing alle aandacht op de CP-23 die radioproblemen ondervond. Door de radioproblemen en een kleine wijziging van het vluchtplan liep de CP-23 wat vertraging op. Als ook de CP-25 radiocontact opneemt met de GCA bespeurt de verkeersleiding geen vuiltje aan de lucht. Dat kan ook niet anders: beide toestellen worden immers gevold door twee verschillende verkeersleiders van Chièvres, en dat via twee verschillende frequenties voor een periode van twee minuten. De verkeersleider die de CP-23 volgt, merkt de vergissing op en vraagt de frequentie aan te passen. In de lucht vindt op dat moment de botsing tussen de twee vliegtuigen plaats. De verkeersleiders zijn zich van geen kwaad bewust en proberen uit alle macht de verbinding te herstellen.

Gebrek aan communicatie

Kolonel Dominique Colas van de dienst “Synthèse & Onderzoek” benadrukt dat de bemanning van beide C-119's geen enkele fout heeft gemaakt. “Uit ons onderzoek blijkt vooral dat zowel operationele als technische fouten, bij de voorbereiding als uitvoering van de vlucht zijn gemaakt door de luchtverkeersleiding”. Zo werd een wijziging in het vertrek van de vliegtuigen verkeerd doorgegeven. Tussen de luchtverkeersleiding onderling was nauwelijks communicatie. Zo moeten wijzigingen in het vluchtplan via de nationale luchtverkeersleiding aan de regionale (in dit geval Chièvres) worden doorgegeven. Dit is niet gebeurd. Chièvres was zelfs niet op de hoogte van het vluchtplan van de CP-25. Ook de rechtstreekse chef van beide verkeersleiders kan geen coördinerende rol spelen. “Hij werd volledig opgeslorpt door de moeilijkheden met het radio- en radarcontact.”

Colas en zijn dienst wijzen vooral met de vinger naar alle geledingen binnen de luchtverkeersleiding, maar ze voegen er ook aan toe dat deze te maken hadden met een gebrek aan technische middelen, een tekort aan personeel en een gebrek aan adequate procedures. Maar ook, het systeem dat vliegtuigen brandmerkt als vriend of vijand (IFF) was niet actief in de twee C-119's.

Centrale coördinatie

Meteen na de ramp trok de Luchtmacht wel de nodige conclusies uit de crash. Zo werd meer ingezet op samenwerking tussen militaire en civiele luchtverkeersleiding. Voorts werd ook een centraal coördinatiepunt opgezet voor de teamleiders van de luchtverkeersleiding.

été tués dans l'accident. Sur le terrain, miraculeusement, aucune victime. Sur Wikipédia, nous pouvons lire: «La cause de cet accident n'a pas été identifiée jusqu'à présent par la Force Aérienne belge». Celle-ci souhaite, cinquante ans après les faits – à la demande de «De Zondag» – éclairer maintenant les causes de l'accident.

Les deux avions avaient un plan de vol similaire jusqu'à Chièvres où ils devaient faire une escale. Le CP-23 du capitaine Gérard devait continuer par la suite jusqu'en Corse. Le CP-25 du premier sergent De Caigny devait se rendre à Liège. A un certain moment, les deux appareils se trouvaient si près l'un de l'autre qu'une collision fut inévitable. Comment en est-on arrivé là? Le service «Synthèse & Enquête» de la Force Aérienne a effectué les recherches pour nous.

Fréquences radio

Le Ground Control Approach (GCA) a porté toute son attention sur le CP-23 à l'approche de l'atterrissage, à cause des problèmes radio rencontrés. Ses problèmes radio et un petit changement dans le plan de vol du CP-23 l'ont retardé. Quand le CP-25 prend contact radio, le GCA ne détecte aucun problème. Il ne pouvait en être autrement: les deux appareils sont suivis par deux contrôleurs de Chièvres différents et ceci sur de deux fréquences différentes pour une période de deux minutes. Le contrôleur qui suit le CP-23 note l'erreur et demande de changer de fréquence. Au même moment, la collision entre les deux avions a lieu. Les contrôleurs ne se rendent pas compte que quelque chose s'est passé et essayent par tous les moyens de rétablir le contact.

Manque de communication

Le colonel Dominique Colas, du service «Synthèse & Enquête» souligne que les équipages des deux C-119 n'ont pas commis d'erreur. «Notre recherche montre en particulier que les erreurs à la fois opérationnelles et techniques dans la préparation et l'exécution du vol, ont été faites par le contrôle du trafic aérien». Un changement dans l'heure de départ de l'avion qui fut transmise de manière incorrecte. Les contrôleurs n'avaient guère de communications entre eux. Des changements au plan de vol par le contrôle de la circulation aérienne nationale vers le niveau régional (dans ce cas Chièvres) n'ont pas été transmis. Chièvres n'était même pas au courant du plan de vol du CP-25. Le chef direct de deux ces contrôleurs ne pouvait pas jouer le rôle de coordination. «Il était complètement absorbé par les difficultés avec le contact radio et radar».

Colas et son service pointent du doigt tous les niveaux du contrôle aérien, mais ils ajoutent également que cela est dû à un manque de ressources techniques, de personnel et de procédures adéquates. En plus, le système d'identification d'avions qui les signalent ami ou ennemi (IFF) n'était pas actif dans les deux C-119.

Coordination centrale

Immédiatement après la catastrophe, la Force Aérienne a tiré les conclusions nécessaires qui s'imposaient. Premièrement, assurer la bonne coopération entre le contrôle aérien civil et militaire. Deuxièmement, mettre en place un organisme central de coordination pour les chefs du contrôle de la circulation aérienne.

15 Wing vandaag

Door Axel Vermeesch

Libië: Unified Protector en Freedom Falcon

De Luchtcomponent van Defensie heeft in 2011 een grote bijdrage geleverd tot het succes van de NAVO-operatie Unified Protector.

In het kader van de deelname door Belgische F-16 gevechtsvliegtuigen voerden de C-130 bemanningen van het 20 Smaldeel 61 vluchten uit (475 vlieguren) naar de Griekse basis Araxos vanaf het vertrek in maart tot de terugkomst begin november.

De Embraer-bemanningen van het 21 Smaldeel vervoerden verschillende keren personeel en bezoekers tussen België en Griekenland.

Gedurende de operatie Freedom Falcon voerden de F-16 piloten 620 vluchten uit boven Libië (2.590 vluchturen) waarbij zij ongeveer 500 bommen gooiden.

Nadat de Belgische ambassade in de eerste maanden van de opstand gesloten en daarna geplunderd werd, werd met de komst van de Belgische consul op 10 oktober een tijdelijke ambassade opgezet in een hotel en kon met het herstel van het ambassadegebouw begonnen worden. Maar eerst hadden twee C-130 toestellen op 1 en 3 oktober (boordcommandanten D. Jorissen en T. Deberdt) Special Forces en hun materiaal voor bescherming Belgische ambassade afgezet op een militair vliegveld nabij Tripoli.

Het jaar 2011 in de 15 Wing Luchtransport

Gedurende zijn toespraak op de jaarlijks nieuwjaarsreceptie geeft de korpscommandant traditioneel een bondig overzicht van de prestaties van de 15 Wing in het voorbije jaar.

Kolonel Bernard Masuy vatte het op 20 januari als volgt samen:

“2011 was, net als de voorgaande jaren, opnieuw een rijkelijk gevuld jaar. Gedurende het ganse jaar was de 15 Wing in operaties. Een C-130 was het ganse jaar ter beschikking gesteld van MONUSCO in Congo. Met de regelmaat van een klok vloog de 15 Wing Belgisch personeel en materiaal van Defensie naar Afghanistan (ISAF) en Libanon (UNIFIL).

26

Le 15 Wing aujourd'hui

Par Axel Vermeesch

Libye: Unified Protector et Freedom Falcon

La Composante Air de la Défense contribua largement au succès de l'opération Unified Protector menée par l'OTAN en 2011.

Dans le cadre de la participation des avions de chasse F-16 belges, les équipages des C-130 de la 20 Escadrille effectuèrent 61 vols (475 heures de vol) vers la base d'Araxos entre mars et début novembre (début et fin de la participation des F-16 belges).

Les équipages des Embraer de la 21 Escadrille transportèrent à maintes reprises du personnel et des visiteurs entre la Belgique et la Grèce.

Durant l'opération Freedom Falcon, les pilotes F-16 effectuèrent 620 vols au-dessus de la Libye (2.590 heures de vol), durant lesquels ils larguèrent quelques 500 bombes.

Après la fermeture et le pillage de l'ambassade belge dans les premiers mois de la révolte, une ambassade provisoire fut créée dans un hôtel pour accueillir le nouveau consul belge le 10 octobre. On put alors entamer les travaux de restauration du bâtiment de l'ambassade initiale. Préalablement à cela, les 1 et 3 octobre, deux C-130 avaient déposé les Forces Spéciales et leur matériel, destinés à la protection de l'ambassade belge, sur un aéroport militaire non loin de Tripoli (commandants de bord D. Jorissen et T. Deberdt).

L'Année 2011 au 15 Wing Transport Aérien

Lors de son allocution prononcée à l'occasion de la réception annuelle du nouvel an le chef de corps donne un bref aperçu des prestations du 15 Wing durant l'année écoulée.

Le 20 janvier, le colonel Bernard Masuy rappela ce qui suit:

“2011 fut tout comme les années précédente une année riche en événements. Durant toute l'année, le 15 Wing a été en opération. Un C-130 fut pendant toute l'année à la disposition de la MONUSCO au Congo. Avec la régularité d'une pendule, le 15 Wing transporta vers l'Afghanistan (ISAF) et le Liban (UNIFIL) du personnel et du matériel de la Défense.



Als het ging om de nucleaire ramp in Fukushima of de presidentsverkiezingen in Congo, de 15 Wing liet zien dat het een operationele eenheid is met personeel dat op zeer korte tijd beschikbaar is. Vanaf het begin van de Libische campagne was de 15 Wing paraat om de logistieke steun van het Belgisch F-16 detachement te verzekeren, aldus bijdragend tot het succes van de luchtoperaties.

De 15 Wing Luchttransport heeft met succes en in een hoog tempo zijn opdrachten in 2011 volbracht. Dit gebeurde zonder incidenten of accidenten en op specifieke



momenten zelfs op een uitmuntend wijze. Getuige hiervan zijn de talrijke felicitaties die de 15 Wing op regelmatige basis ontving van binnen- en buitenlandse autoriteiten. In 2011 vond ook de overgang plaats van alle C-130's en de A-330 naar het European Air Transport Command (EATC). Deze overgang is voor de 15 Wing in het algemeen vlekkeloos gebeurd. Momenteel krijgt de wing opdrachten langs twee verschillende ketens. Deze dubbele commando-keten bemoeilijkt de aanpak van de planning en brengt tevens met zich mee dat de mogelijkheden op gebied van personeel en materieel vaak overschreden worden. Vergeten wij niet dat achter de operaties van de 15 Wing, zeer toegewijde, gemotiveerde en flexibele mannen en vrouwen staan. Enkele onder hen getuigden daarvan toen zij in apocalyptische omstandigheden slachtoffers redden nadat een B-727 was neergestort bij de landing in Kisangani. Deze daad van civisme in Congo; de overwinning van het



Belgisch C-130 detachement in de Rodeo-competitie in de VSA; en de steun van de 15 Wing aan de vereniging «Blijf Aktief» om rolstoelpatiënten toe te laten een Guinness World Record te vestigen, hebben bijgedragen tot het positief imago dat de nationale en internationale media gaven van de Belgische Defensie, de Luchtcomponent en de 15 Wing.»

Qu'ils'agisse de la catastrophe nucléaire de Fukushima ou les élections en RDC, le personnel du 15 Wing a montré plus d'une fois qu'elle est une unité opérationnelle capable d'être



activée avec des préavis très courts.

Dès le début de la campagne en Libye, le 15 Wing était présent pour garantir le support logistique aux unités F16, contribuant ainsi de manière active aux succès des opérations aériennes.

Le 15 Wing de Transport Aérien a accompli avec succès et à un rythme élevé ses missions en 2011. Cela s'est produit sans incidents ou accidents et même à des moments spécifiques d'une façon remarquable. En témoignent les nombreuses félicitations que le 15 Wing a reçues de façon régulière des autorités nationales et internationales C'est également en 2011 qu'e lieu le transfert de tous les C-130 et de l'A-330 vers l'European Air Transport Command (EATC). Cette mutation s'est passée pour le 15 Wing dans les grandes lignes sans problèmes. Pour l'instant, le 15 Wing reçoit des missions par deux chaînes différentes.



Cette double chaîne de commandement complique la gestion du planning et a pour corollaire que les capacités en personnel et matériel sont souvent débordées.»

Mais n'oublions pas que derrière les missions du 15 Wing, il y a des hommes et des femmes, dévoués, motivés, flexibles et dont certains dans des circonstances apocalyptiques comme celles du crash du B-727 à Kinsangani en juillet dernier ont fait preuve de courage et de bravoure en allant secourir les victimes.

Cet acte de civisme tout comme la victoire de l'équipe à la compétition Rodeo et le support donné à l'association de gens à mobilité réduite «Blijf Aktief» ont contribué en 2011 à donner dans les médias national et international une image positive du 15 Wing, de la Composante air et de la Défense.

Auschwitz: harde confrontatie met het verleden

Sinds acht jaar chartert het Veteraneninstituut een militair vliegtuig voor een jaarlijks bezoek aan Auschwitz-Birkenau. Zo vertrokken op dinsdag 24 januari opnieuw 200 leerlingen uit 19 middelbare scholen naar Kraków in Polen met de Airbus A-330 (boordcommandant Kristof De Winter). Zij waren begeleid door enkele van de laatste Belgische overlevenden van dit concentratiekamp. Het bezoek vormde het hoogtepunt van een project dat enkele dagen eerder was gestart. In dit kamp, het grootste kerkhof ter wereld, verloren 1.300.000 mensen het leven! Het kamp werd bevrijd op 24 januari 1945.



Auschwitz: lourde confrontation avec le passé

Depuis huit ans, l'Institut des Vétérans fait appel aux services d'un avion charter militaire pour sa visite annuelle à Auschwitz-Birkenau. Le 24 janvier, 200 élèves en provenance de 19 écoles secondaires de Cracovie (Pologne) prirent place à bord de l'Airbus A-330 (commandant de bord Kristof De Winter). Ils étaient accompagnés de quelques-uns des derniers belges ayant survécu à ce camps de concentration. Cette visite était le point d'orgue d'un projet qui avait démarré quelques jours auparavant. 1.300.000 personnes perdirent la vie dans ce camp, le plus grand cimetière du monde! Le camp fut libéré le 24 janvier 1945.

Airbus A-330 nu ook naar Afghanistan

Een aflossing van 115 Belgische ISAF-militairen in het weekeinde van 14 en 15 januari verliep met veel moeilijkheden en vertraging wegens het slechte winterweer en problemen met de C-130's die de vluchten moesten verzekeren tussen Kandahar en Dusjanbe in Tadzjikistan. Op zaterdag 14 januari zou een Duitse Airbus A-310 de troepen ophalen in Dusjanbe. Het zelfbeschermingssysteem van een C-130 die de troepen in twee vluchten naar Dusjanbe moest brengen werkte niet en de bemanning wilde geen risico nemen. Op maandag kon de aflossing dan uiteindelijk gebeuren. Maar wegens gebrek aan ontijnsing-capaciteit in Dusjanbe vertrok de A-310 veel later dan voorzien. Om de dienstprestaties niet te overschrijden landde de Duitse bemanning in Keulen en werden de militairen uit Kleine-Brogel en Florennes met bussen naar België gebracht. Na vier maanden in Afghanistan kwamen zij, drie dagen later dan gepland, toch veilig thuis.

Defensie besliste dan ook na een studie om in de toekomst met de het leasevliegtuig A-330 van de 15 Wing toch direct naar Kabul te vliegen, iets wat in de voorbije tien jaar als gevaarlijk beschouwd werd omdat de A-310's en de A-330 geen zelfbeschermingssysteem hebben zoals de C-130's. A-330 bemanningen voerden reeds vluchten uit naar Kabul zonder problemen: van 14 tot 17 februari, van 19 tot 21 februari en van 3 tot 5 maart. Zij overnachtten niet in Kabul, maar in Dusjanbe. Indien nodig werd een tussenlanding gemaakt in Baku of in Abu Dhabi.

Al deze opdrachten werden gegeven door het European Air Transport Command (EATC) in Eindhoven.

Luxemburgse piloot in de 15 Wing

Op 27 februari kwam onderluitenant Daniel Olsem aan in de 15 Wing, met de pilootvleugel van de Belgische luchtmacht op zijn kaki uniform van de Luxemburgse landmacht. Hij volgde de studies aan de Koninklijke Militaire School te Brussel. Zijn opleiding tot piloot volgde hij met de Belgische leerling-piloten, eerst op Marchetti in Bevekom en daarna op Xingu in Avord (Frankrijk).

Daniel Olsem is de eerste van vier piloten uit het Groothertogdom Luxemburg die in de tegen 2015 het 20

L'Airbus A-330 maintenant aussi en Afghanistan

La relève de 115 militaires belges ISAF durant le weekend des 14 et 15 janvier rencontra beaucoup de difficultés et de retard en raison du mauvais temps hivernal et de problèmes avec les C-130 prévus pour assurer les vols entre Kandahar et Dusjanbe au Tadjikistan. Un Airbus A-310 allemand devait aller chercher les troupes le samedi 14 mars à Dusjanbe. Malheureusement le système d'autoprotection de l'un des C-130, prévus pour transporter les troupes en deux vols vers Dusjanbe, s'avéra déficient et l'équipage ne voulut pas prendre de risques. La relève put enfin être assurée le lundi. Mais suite à un manque de liquide de refroidissement à Dusjanbe, l'A-310 allemand décolla largement plus tard que prévu. Afin de ne pas dépasser les limites de prestation de services, l'équipage allemand atterrit à Cologne, d'où les militaires originaires de Kleine-Brogel et Florennes regagnèrent la Belgique en bus. Après quatre mois en Afghanistan, ils arrivèrent sains et saufs mais avec trois jours de retard en Belgique.

Après avoir étudié les faits, la Défense a décidé que, dans le futur, l'A-330 en leasing du 15 Wing volerait directement sur Kaboul. Durant les dix dernières années, ceci avait été considéré comme dangereux étant donné que les A-310 et A-330 ne possèdent pas de système d'autoprotection comme c'est le cas dans les C-130.

Les équipages ont d'ores et déjà effectué des vols sur Kaboul sans aucun problème: du 14 au 17 février, du 19 au 21 février et du 3 au 5 mars. Ils ne passaient pas la nuit à Kaboul mais à Dusjanbe. Si nécessaire, ils effectuaient une escale à Baku ou Abu Dhabi. Toutes ces missions étaient mandatées par l'European Air Transport Command (EATC) à Eindhoven.

Un pilote luxembourgeois au 15 Wing

Le 27 février, le 15 Wing accueillait le sous-lieutenant Daniel Olsem dans son uniforme kaki de la Force terrestre luxembourgeoise, décoré des ailes de pilotes de la Force Aérienne belge. Après avoir suivi, à Bruxelles, les cours de l'École Royale Militaire, il continua sa formation de pilote avec les élèves pilotes belges, d'abord sur Marchetti à

Smaldeel zullen vervoegen. Zij zullen verder opgeleid worden tot piloot C-130, eerst op vluchtsimulator in de VSA en daarna in de 15 Wing. Beauvechain et ensuite sur Xingu à Avord (France).

Het is de bedoeling dat de Luxemburgse piloten enkele jaren ervaring opdoen als piloot C-130 in het 20 Smaldeel voor de Luxemburgse Airbus A400M wordt geleverd in 2018 of 2019. De Luxemburgse bemanningen zullen samen met deze van het 20 Smaldeel de conversie A400M maken. Zij zullen vanuit Melsbroek opdrachten uitvoeren bevolen de Luxemburgse regering of het European Air Transport Command (EATC) met de Luxemburgse A400M. Het Groot Hertogdom wil uiteindelijk drie volledige bemanningen opleiden voor haar A400M; of zij ook een blauw uniform zullen krijgen is nog de vraag.



Daniel Olsem est le premier des quatre pilotes luxembourgeois qui joindront la 20 Escadrille avant la fin de 2015. Ils suivront une formation de pilote C-130 d'abord sur simulateur aux USA et ensuite au 15 Wing. L'idée est que les pilotes luxembourgeois acquièrent de l'expérience durant quelques années sur les C-130 de la 20 Escadrille avant que l'Airbus A 400M luxembourgeois soit livré en 2018 ou 2019. Les pilotes luxembourgeois effectueront leur conversion sur A400M en même temps que les pilotes de la 20 Escadrille. Ensuite, ils feront part de la 20 Escadrille. et effectueront des missions commandées par le gouvernement luxembourgeois et par l'European Air Transport Command (EATC) avec l'A400M luxembourgeois qui sera basé à Melsbroek. Le Grand-Duché veut finalement former trois équipages complets pour leur A400M. La question de savoir s'ils recevront un uniforme bleu est encore posée.

Zwitserland: de tunnel van Sierre op de A9

Op woensdag 14 maart werden de Belgen bij het horen van het ochtendnieuws getroffen daar waarin zij het kwetsbaarst zijn: hun kinderen. Een bus met twaalfjarige kinderen en begeleiders botste tegen de wand van de tunnel van Sierre nabij Sion in Zwitserland. De balans was zwaar: 22

Suisse : le tunnel de Sierre sur l'autoroute A9

En écoutant les informations ce 14 mars, les Belges se voient touchés dans ce qu'ils ont de plus vulnérable: leurs enfants. Un bus transportant des enfants âgés d'une douzaine d'années et leurs accompagnateurs s'encastre dans la paroi du tunnel de Sierre près de Sion en Suisse.



kinderen, vier begeleiders en de twee chauffeurs komen om en 24 kinderen werden gekwetst. Dit zware ongeval gebeurde de avond voordien rond 21 uur. Kinderen uit scholen van Lommel en Heverlee kwamen terug naar huis van hun ski-classes. De regering Di Rupo stelde alles in het werk om de getroffen ouders en hulpverleners zo vlug mogelijk naar Zwitserland te brengen en de repatriëring te

Le bilan est lourd: 22 enfants, quatre accompagnateurs et deux chauffeurs sont tués, 24 enfants sont blessés. L'accident s'est déroulé le soir précédent, aux environs de 21 heures, alors que ces écoliers provenant d'écoles de Lommel et Heverlee rentraient de classes de neige. Le gouvernement Di Rupo met tout en œuvre pour assurer le transport des parents et sauveteurs vers la Suisse et



bespoedigen.

De 15 Wing werd onmiddellijk gealarmeerd. Twee van de vier C-130's werden teruggeroepen uit Portugal, waar voor het 20 Smaldeel aan de oefening "Airlift Bloc Training 2012" bezig was. Het 21 Smaldeel hield twee Embraer-toestellen klaar om zo vlug mogelijk te vertrekken naar Zwitserland. Het leasevliegtuig A-330 was in onderhoud, maar een vervangtoestel A-310 van de Portugese maatschappij Hifly stond eveneens vertrekkensklaar.

Rond de middag kwamen de ouders en familieleden toe in de militaire luchthaven van Melsbroek, waar de koning en de koningin aanwezig waren om hen hun medeleven te betuigen. Het was 14 uur als de A-310 met de ouders opsteeg naar Genève. De Portugese bemanning was versterkt door een Belgische bemanning (de piloten K. De Winter en S. Van Meldert; en de stewards J. Cox, G. Callebaut, P. Goeminne en J. Gondry) om de passagiers in hun eigen taal te bedienen en bij te staan. Aan boord waren ook traumapsychologen en een medisch team om de ouders te steunen als ook team om de lichamen van de slachtoffers te identificeren.

Later die namiddag stijgt ook een Embraer (boordcommandant D. Deijgers) op naar Genève met premier E. Di Rupo, de ministers S. Vanackere en P. De Crem, en Vlaams minister-president K. Peeters. Zij kwamen nog dezelfde avond terug naar Melsbroek.

Als de Airbus rond 16 uur landde in Genève stonden bussen klaar om ouders en familieleden naar Sion te brengen, waar een hotel voor hen gereserveerd was. De piloten luitenant-kolonel K. De Winter en commandant S. Van Meldert vervoegden spontaan de crisiscellen, respectievelijk in Genève en Sion, van waaruit zij de

accélérer le rapatriement.

Le 15 Wing est aussitôt alerté. Deux des quatre C-130 sont rappelés du Portugal où la 20 Escadrille prenait part à l'exercice «Airlift Bloc Training 2012». Deux Embraer de la 21 Escadrille se tiennent prêts à décoller dans l'instant pour la Suisse. Le A-330 en leasing est en entretien mais un avion de remplacement de la compagnie portugaise Hifly est lui aussi prêt à décoller.

Les parents et familles des victimes arrivent vers midi à l'aéroport militaire de Melsbroek où le roi et la reine sont venus leur apporter leur soutien. Il est 14 heures lorsque le A-310 décolle pour Genève. L'équipage portugais est renforcé par un équipage belge (les pilotes K. De Winter et S. Van Meldert; les stewards J. Cox, G. Callebaut, P. Goeminne et J. Gondry), ceci afin

de pouvoir servir et assister les passagers dans leur propre langue. Se trouvent également à bord des psychologues en traumatologie et une équipe médicale pour soutenir les parents ainsi qu'une équipe en charge de l'identification des victimes.

Plus tard dans l'après-midi, un Embraer (commandant de bord D. Deijgers) décolle en direction de Genève avec à son bord le premier ministre Di Rupo, les ministres S. Vanackere et P. De Crem et le ministre-président flamand K. Peeters. Ils reviendront le même jour à Melsbroek.



A l'arrivée de l'Airbus vers 16 heures à Genève, des bus attendent les parents et membres des familles pour les conduire à Sion où un hôtel leur a été réservé. Les pilotes, le lieutenant-colonel K. De Winter et le commandant S. Van Meldert, rejoignent spontanément les cellules de crises situées à Genève et Sion, d'où ils assurent la coordination avec les équipages des C-130 et les autorités militaires en Belgique.

Le lendemain, jeudi 15 mars, pendant que les parents et membres des familles endurent



coördinatie verzekerden met de bemanningen van de C-130's en de militaire autoriteiten in België.

Terwijl de ouders en familieleden 's anderendaags donderdag 15 maart, het pijnlijke identificatieproces doorstonden en daarna de plaats van de ramp bezochten, vertrokken die namiddag drie C-130's met 28 kisten aan boord uit Melsbroek naar Sion (CH-12, CH-03 en CH-04 met als boordcommandanten T. Britte, Q. Aelvoet en B. Baudewijn).

Commandant S. Van Meldert: "Het was een zware droevige dag voor iedereen, alles verliep in grote sereniteit. De ouders en familieleden wilden nog dezelfde avond terug naar hun gezinnen om morgen hun dierbaren thuis te ontvangen."

Nadat de bussen uit Sion terug op de luchthaven van Genève aankwamen, steeg de Airbus A-310 van Hifly met de ouders en familieleden van de slachtoffers aan boord op om iets voor middernacht op Melsbroek te landen.

Vrijdag 16 maart werd door de regering uitgeroepen als dag van nationale rouw. 's Morgens, op het vliegveld van Sion vormden de politiemannen een erehaag voor de slachtoffers en brachten de 22 witte en zes bruinhouten kisten aan boord van de twee C-130's.

Kort voor de middag landden de twee vliegtuigen op Melsbroek. Militairen van de Landcomponent uit Heverlee vormden het eredetachment en stelden de kisten traag en ingetogen op in een loods. Daar werd, in afwezigheid van de familieleden, een korte plechtigheid gehouden opgeluisterd



door de muziekkapel van de Marinecomponent. Daarna vertrokken 28 lijkwagens onder politiebegeleiding richting Lommel, Heverlee en Aarschot. De derde C-130 landde in de namiddag met de persoonlijke bezittingen van alle slachtoffers aan boord.

Nog vier zwaargewetstekinderen bleven achter in Zwitserse klinieken. Zij werden later met ambulancevliegtuigen naar België gebracht worden zodra hun toestand stabiel was. Het personeel van de 15 Wing voelde zich heel nauw betrokken bij dit drama, alle diensten en onderdelen van de wing stonden drie dagen lang ter beschikking van de ouders en familieleden van de slachtoffers.

Op maandag 19 maart werd een grote bos witte bloemen afgeleverd in de 15 Wing met een klein kaartje eraan: "Bedankt. Lien".

la pénible procédure d'identification et se rendent ensuite sur les lieux de la catastrophe, trois C-130 décollent de Melsbroek à destination de Sion avec 28 cercueils à leurs bords (CH-12, CH-03 et CH-04, avec les commandants de bord T. Britte, Q. Aelvoet et B. Baudewijn).



Pour le commandant S. Van Meldert «Ce fut une journée pénible et extrêmement triste pour tous, tout se déroula dans une grande sérénité. Les parents et proches des victimes souhaitaient retourner le même soir dans leurs familles afin de pouvoir accueillir leurs chers disparus le lendemain chez eux».

Après le retour des bus de Sion à l'aéroport de Genève, l'Airbus A-310 de Hifly décolle avec à son bord les parents et familles des victimes pour se poser peu avant minuit à Melsbroek.

Le vendredi 16 mars est déclaré journée de deuil national. Le matin, à l'aéroport de Sion, les forces de police forment une haie d'honneur pour les victimes et portent les 22 cercueils blancs et six cercueils de bois brun à bord des deux C-130.

Les deux avions se posent peu avant midi à Melsbroek. Des militaires de la Composante Air de Heverlee forment le détachement d'honneur et disposent respectueusement et sobrement les cercueils dans un hangar. Une courte cérémonie se tient alors, en l'absence des familles, embellie par la chapelle

musicale de la Composante Marine. Les 28 corbillards partent ensuite sous escorte policière en direction de Lommel, Heverlee et Aarschot. Le troisième C-130 atterrit dans l'après-midi, transportant les effets personnels de toutes les victimes.

Quatre enfants grièvement blessés resteront dans les cliniques suisses. Ils seront transféré ultérieurement à bord d'avions ambulances vers la Belgique dès que leur état aura été jugé stable.

Le personnel du 15 Wing s'est senti extrêmement concerné par ce drame. Pendant trois jours, tous les services et composantes du wing se sont tenus à disposition des parents et membres des familles.

Le lundi 19 mars, un gros bouquet de fleurs blanches était livré au 15 Wing avec ces mots: «Merci. Lien».



Indian day MOTORRALLY

SUNDAY

27.05.2012

08:00 - 20:00 HR

PRESENTED BY :



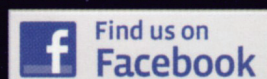
WWW.INDIANDAY.BE



DRIVER € 7,00/PASSENGER € 3,00 • FREE COFFEE
EXCLUSIVE ANNIVERSARY PATCH • STICKER • ROADBOOK
GPS TRACK • LUNCH & BBQ (ON RESERVATION) • COLD BEER
CONCERTS • BIKER SHOPS • STATIC SHOW MILITARY AIRCRAFT



V.U.: FILIP WOUTERS - 15 WING AIR TRANSPORT - HAACHTSESTEENWEG 138, 1820 MELBROEK - 02-752 4250



WWW.FACEBOOK.COM/INDIANDAY

