



DAKOTA

News

N° 57 - Aug 2012
Aug



**Travel with
15 Wing**

Det Gnome



The Lockheed brothers

Sommaire



P 3 : Editorial



P 5 : Dakota Flash

P 9 : Les illustres frères volants,
les frères Lockheed



P 17 : Grizzly story (6)

P 21: Det Gnome,
un gnome au 15 Wing



P 25: Voler avec le 15 Wing,
des souvenirs



P 29 : Le 15 Wing aujourd'hui

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

Rédaction :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans,
André Janssens

Layout : André Janssens

Traduction : Christophe Waterkeyn, Jacques de Brouwer, Isabelle Hadermann, Gilbert Desmet, J. Thewissen,
Philippe Chapelle, Marc Philips

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 : secretariaat@dakota15wing.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

Editorial

Dans ce numéro, nous utilisons un nouveau lay-out permettant non seulement une lecture plus aisée mais facilitant également le travail de notre collaborateur, André Janssens, qui assure la mise en page depuis près de vingt ans. Nous espérons que cette nouvelle monture de Dakota News vous plaira.

Dans le cadre de «40 ans C-130 au 15 Wing», nous publions un article provenant de la revue «Air Force Magazine» de la Force Aérienne américaine. Presque tout le monde connaît l'avionneur Lockheed, mais rares sont ceux qui connaissent l'histoire de la naissance du constructeur du C-130 Hercules. C'est pourquoi nous vous renvoyons à l'article «Les célèbres frères volants Lockheed».

Dans sa carrière en tant que photographe et journaliste à la Force Aérienne, notre collaborateur André Janssens a passé de nombreuses heures à bord des avions du 15 Wing. Il nous livre quelques uns de

ses meilleurs souvenirs dans la rubrique «Petite Histoire».

Le 21 juillet apparaissait pour la première fois l' A400M dans notre espace aérien. L'appareil venait de Toulouse pour se joindre au défilé aérien de notre Fête Nationale. Le pilote était lieutenant-colonel Tanguy Flamant, pilote d'essai belge dans le programme A400M. Notre rédacteur en chef Axel Vermeesch a eu l'occasion de discuter avec lui des problèmes persistants durant le programme de test. Notre rédacteur Mike Arren en a suivi les différentes étapes et nous en livre les éléments dans la sixième partie de «Grizzly Story».

De plus en plus d'associations souhaitent reprendre des articles parus dans Dakota News. Cela prouve la qualité de nos articles et le fait qu'ils sont intéressants au regard de membres d'autres associations. Nous y consentons volontiers sur base de réciprocité. Des articles de Dakota

News sont repris dans la revue «TAM-TAM» de l'association des Compagnons Ommegang, «WINGS», magazine de la Belgian Air Force Association et «Spare Wings», magazine des vétérans et réservistes de la Force Aérienne.

Comme vous pourrez le lire dans notre rubrique Dakota Flash, la restauration de notre Dakota évolue lentement mais surement. Différents éléments importants de l'avion ont été peints durant les mois de vacances. La firme Lippens Paints de Evergem nous a offert les différents types de peinture et nous lui en sommes fort reconnaissants. A partir de septembre, les élèves techniques aviation de Zaventem viendront à nouveau renforcer l'équipe de nos bénévoles afin de remettre l'avion sur son train d'atterrissage d'ici la fin de l'année.

René Hoeben
Président

Festin breughélien

Vous avez reçu une invitation pour notre traditionnelle fête breughélienne.

N'oubliez pas de réserver le vendredi 5 octobre.

Apéritif au mess du 15 Wing à partir de 18h30 et buffet à 20h.

Vous pouvez vous inscrire jusqu'au 24 septembre, par virement de 30 euro/personne au compte BE11 4381 0641 2148 (BIC KREDBEBB)

(éventuellement en spécifiant vos convives préférés).

Dakota Flash

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Restore Dakota

Le 12 mai, Jean Dries a transporté les surfaces de contrôle mobiles des ailes et de la queue chez Firmin Henrard à Hamois, où ces gouvernes sont recouvertes de nouvelle toile forte. Les travaux de peinture sont déjà bien avancés: une première couche

pour le travail effectué et leur a souhaité du courage et bonne chance dans la période d'examens à venir. Les onze étudiants ont reçu un souvenir et une carte de membre gratuite de notre association jusqu'à la fin 2013. Ensemble avec nos bénévoles, ils ont apprécié un verre ainsi que les savoureux hotdogs, préparés par Luc Van den Eeckhout.

Pendant neuf mois, les étudiants ont travaillé tous les lundis à la restauration

poursuivre la restauration l'année prochaine avec les élèves des sixième et septième années scolaires.

Après Ring TV le 12 Avril, Televox de la Défense est également venu faire un reportage sur cette dernière journée de restauration du DC-3 par les étudiants du ZAVO.

Un grand merci au ZAVO, à M. Jan Vandijk et aux élèves Polo Retamoza, Petter Neftali, Nick Couwenbergh, Wesley Willems, Jason Saelens, Benjamin Maes, Maarten Coudenys, Brian Depauw, Cederic Herfurth, Bavo Peeters, Pieter Savat en Brent Van Campenhout.

En Juin, le Directeur-Général de l'Aviation a reconnu le diplôme de technicien d'avions décerné par ZAVO. Ainsi, les douze élèves de la dernière année de formation «techniques d'avions» pourront se mettre au travail dans les aéroports des 27 pays de l'UE.



de peinture anti-corrosion a déjà été appliquée et on a commencé à peindre les ailes et la partie inférieure de la coque en argent. Par la suite, la partie supérieure de la coque sera peinte en blanc et, enfin, la ligne bleue sur toute la longueur de la coque.

Les différents types de peinture nous sont offerts par la firme Lippens Paints. Cette entreprise familiale d'Evergem est, depuis de nombreuses années déjà, un sponsor fidèle de notre association Dakota. *Nous sommes très honorés que M. Jean-Paul Lippens, administrateur délégué, a accepté d'être membre honoraire de notre association. Son défunt père, était également un membre honoraire de Dakota.*

Lundi 21 mai fut le dernier jour de travail dans la caserne Groenveld pour les élèves des sixièmes et septième années d'ingénierie aéronautique du ZAVO (enseignement libre de Zaventem). A cette occasion, notre président R. Hoeben les a remercié

de notre DC-3 Dakota, proposée par leur professeur Jan Vandijk comme un projet de dernière année. Jan a exprimé sa satisfaction pour la collaboration de ces derniers neuf mois et nous a assuré qu'il souhaite

Depuis Avril nous avons un nouveau bénévole dans notre équipe Restore Dakota: Wilfried Vandijk, plombier

VLAAMS-BE

Leerlingen renoveren oud Dakota-vliegtuig

Unieke kans voor leerlingen om kennis te maken met vliegtuigonderhoud en handwerk

Elf leerlingen van het zesde en zevende jaar aan de secundaire school Zavo werken al een heel schooljaar aan de renovatie van een Dakota-vliegtuig. Het jaarproject geldt ook als eindproef.

ZAVENTEM/MELSBROEK
De renovatie van het vliegtuig gebeurt in samenwerking met de Dakota 16 Wing-club. Dat is een vereniging van oud-gedienden van het Belgische leger. De ex-militairen hebben een zwak voor de Dakota en trachten op maandag en woensdag oude vliegtuigen in ere te herstellen. Zij verzamelen een leuke bijdrage aan informatie.

Leerlingen van het Zavo en oud-militairen herstellen aan oude Dakota.

A group of about 15 people, including students and military veterans, are posing in front of a restored Dakota aircraft. The aircraft is yellow and green. The group is standing on a grassy field.

en retraite de Steenokkerzeel. Il a été mobilisé immédiatement pour enlever la rouille à la partie arrière et appliquer une couche de peinture antirouille.

Dans le jardin de notre membre Eddy Camps se trouve un bout d'aile gauche qu' il nous a promis, ainsi que quelques pièces détachées, instruments, radios, etc...

Dakota News désormais aussi au Congo

Le Commandant Michel Campers, pilote d'Embraer, a fait en sorte que notre Dakota News est dorénavant

L'ASBL Dakota remercie:

La firme Lippens Paints qui nous a offert les différents types de peinture, nécessaires à la restauration de notre DC-3 Dakota.

Thierry Ravet pour le don d'une douzaine d'œuvres d'art congolais.

Eddy Minnen qui nous a offert son PC & écran plat (XP Professionnel) très utilisable.

Axel Vermeesch qui nous a offert: «Het Belgisch militair luchttransport: opdrachten, middelen en organisatie» par le SLt John Dewulf ERM Promotion 129 TA (1992-1993).

par le SLt Luc Colin ERM Promotion 122 TA (1985-1986).

«Conduct of the Persian Gulf war. Final report to Congress» par le US Department of Defence - Avril 1992.

François Derkinderen qui nous a offert neuf volumes de la revue "Air Power".

Rudi Geirnaert qui a offert une belle maquette de l' Embraer ERJ-135.

Karel Vervoort et **Roger Dewulf** qui nous ont procuré des panneaux d'exposition modernes.



connu à l'aéroport de Kinshasa et nous a fourni une photo de l'un des premiers lecteurs: Pol, handling agent du 15 Wing à Kinshasa.

«Boeing B-727-100QC versus Lockheed C-130H Hercules, vergelijkende studie op economisch en militair vlak bij lange afstandsvluchten»

Nous remercions les groupes suivants pour leur visite:

Koninklijke Kring van Hoofdinspecteurs van Politie, Antwerpen

Brandweer, Kruishoutem
Politie Senioren Arrondissement Mechelen (Polsam)

Katholieke Werkliedenbond, Groot-Bijgaarden

Vrienden van P. Buyse, piloten Sint-Denijs-Westrem

Socialistische senioren, Ronse
Vriendenkring 1ste Bataljon Para,
Klas 51 in Leopoldsburg

Federale Politie & Wegenpolitie Oost-Vlaanderen

VTB Cultuur, Kortenberg.

Appel aux anciens de la FATAc

Le comité de rédaction recherche des anciens qui faisaient partie de la Force Aérienne Tactique Congolaise pendant les périodes de Mars à Mai 1965 ; Mars-Juillet 1966 ; Septembre 1966 - Janvier 1967 et Mars - Juillet 1967. Aussi des anciens qui, en Août 1967, ont pris le dernier train de Kamina vers Port-Francqui, sont priés de contacter Jan Baras (Tél 016-200199 ou janbaras@belgacom.net) ou Axel Vermeesch (Tél. 015-614265 ou axel.vermeesch@telenet.be).



Les illustres frères volants, les frères Lockheed



Les trois frères ingénieurs, de l'automobile à l'avion

Le vol de Charles A. Lindbergh de New York à Paris en 1927 a suscité une explosion d'activités aériennes. Les concepteurs proposaient un grand nombre de nouveaux avions qui étaient parfois très inhabituels. Un de ceux-ci était le Vega, il a effectué son premier vol moins de deux mois après le vol transatlantique historique.

Il y a un contraste évident entre l'avion de Lindbergh, le «Spirit of St. Louis» et le nouveau Vega. L'avion de Lindbergh, une version améliorée du Mahoney-Ryan M-2, était d'une période révolue. Il combinait un fuselage conventionnel constitué de buses en acier avec une aile en bois, les deux recouverts de tissus. Le fuselage et les ailes étaient rattachés par des haubans ce qui augmentait la résistance à l'air. Le Vega en bois profilé présentait une aile haute et un fuselage à section circulaire. Le projet Vega initial a été utilisé pour une série d'avions remarquables. Par le Vega, c'est un nouveau constructeur d'avion qui naît avec comme slogan: «It takes a Lockheed to beat a Lockheed».

Le patron de la société était Allan Lockheed, un des trois frères qui devaient devenir de grands industriels américains. Les trois, Alan et ses frères Victor et Malcom, ont débuté leur vie en portant le nom «Loughead», un nom écossais que se prononçait «lock-heed» en irlandais. La prononciation n'a jamais changé mais l'orthographe a été modifiée deux fois. Victor a modifié l'orthographe la première fois en «Lougheed». Bien plus tard Allan et Malcom ont changé leur nom en «Lockheed». Pour la suite, nous n'emploierons plus que le nom Lockheed.

Victor était un mécanicien automobile qui a effectué ses débuts en aéronautique comme auteur. En 1909, il fait sensation avec son premier livre «Vehicles of the Air». En 1912, il publie un deuxième ouvrage «Aeroplane Designing for Amateurs». En 1911, il développe aussi le moteur Taft-Pierce-Lockheed V8 qui est toujours exposé au National Air and Space Museum de Washington DC. Plus tard, Victor devient éditeur du «Motor Magazine», mais il reste actif dans l'aéronautique. Les deux frères Malcolm et Allan, tous deux fascinés par les voitures, ont débuté leurs vies professionnelles à San Francisco en 1904. Malcom était employé par la société «White Steam Car». Il y a développé le système de

freinage à quatre roues pour lequel il a ensuite pris un brevet. Allan y travaillait dans un atelier de réparation auto. Il était aussi habile au volant et il a été engagé par la firme «Corbin» pour présenter leurs voitures en courses de côtes.

Passons aux avions

Victor a été engagé par James E.



Plew, un investisseur qui voulait acheter un planeur pour en faire un avion à moteur pour la revente. Il a aussi demandé à Victor d'acheter un biplan Curtiss. Victor a engagé son frère Allan pour l'aider modifier et entretenir les deux avions à Chicago. Allan a assez rapidement constaté qu'il était impossible de placer un moteur dans un planeur et il s'est concentré

sur l'entretien et l'amélioration du biplan Curtiss. Quand il a aussi appris à voler, il est apparu qu'il jouissait d'un talent naturel et est rapidement devenu un participant célèbre aux meetings aériens en Amérique.

Allan et Malcom n'étaient pas mécaniciens, mais ils étaient de bons spécialistes qui se sentaient capables de construire des avions. Le premier type, le Lockheed Model G, a été construit dans un garage sur la berge de la baie de San Francisco. Il était, jusque là, le plus grand hydravion de fabrication américaine. Le premier vol a eu lieu le 15 juin 1913 et constitue le point de départ d'une grande série de succès Lockheed

Comme c'était le seul avion qui volait dans la région de la Baie de San Francisco, il déclenchait bien des émotions. Le biplan à trois places a rapporté beaucoup d'argent à leurs propriétaires. Pendant l'Exposition Panama-Pacifique de 1915, ils ont transporté plus de 600 passagers ce qui a rapporté 6.000 dollars aux frères Lockheed.

Très vite Allan et Malcom ont créé la «Lockheed Aircraft Manufacturing

Company» à Santa Barbara, Californie. Pendant que le succès du Modèle G est utilisé pour lever des fonds, les frères entament leur deuxième projet: le F-1, un plus gros hydravion qui, avec deux moteurs et un pilote, pouvait transporter neuf passagers.

Le sort souriait aux frères Lockheed, ils ont pu engager deux collaborateurs

de talent: un dessinateur technique de vingt ans Jack Northrop et Anthony Stadlman qui va ensuite briller au sein de la Lockheed Aircraft Corporation. Quand l'Amérique prend part à la Première Guerre Mondiale en 1917, les frères essayent de conclure un contrat avec la Navy pour une production massive du F-1 tellement prometteur. Allan part pour Washington et réussit à déclencher l'enthousiasme du commandant J. Hunsaker, le patron du département technique pour les avions de la Navy. Hunsaker approuve un programme de test pour l'avion F-1 et signe avec Allan un contrat pour la construction sous licence de deux hydravions Curtiss HS-2L.

En quelques mois, la nouvelle petite fabrique Lockheed bourdonne d'activités. Le F-1 effectue un vol sans escale de San Francisco vers San Diego le 12 avril 1918 et les travaux aux avions Curtiss avancent sans problèmes.

Armistice, problèmes et résurrection

Après l'armistice du 11 novembre 1918, les espoirs de grands contrats s'évanouissent. L'hydravion F-1 est modifié pour en faire un avion normal pour un vol transcontinental. Après l'échec de ce vol, l'avion est à nouveau modifié pour en refaire un hydravion qui rapporte de l'argent aux frères Lockheed en effectuant des transports touristiques et des collaborations avec l'industrie cinématographique.

En unissant leurs efforts, Allan et Malcolm Lockheed, J. Northrop et A. Stadlman mettent au point une nouvelle méthode de fabrication. L'objectif est de construire un avion aérodynamique en grand nombre et à faible coût; ce sera le S-1.

Une forme en béton de la moitié du fuselage est à la base du concept. Des bandes laminées en spirale de bois à longue fibres sont placées en trois couches dans la forme. Chaque couche est comprimée à très haute pression avec de la colle résistante à l'eau et ce pendant plusieurs heures. Deux demi-formes sont alors assemblées pour former un fuselage. Après avoir conçu et construit leur propre moteur, les frères Lockheed s'aperçoivent qu'ils ont investi 30.000 dollars dans le S-1. Les prestations en vol étaient bonnes, mais l'avion était trop cher pour concurrencer les

centaines de surplus peu coûteux de la guerre et qui inondent le marché comme les avions d'entraînement Curtiss Jennys et Standard. C'est ainsi que la première société Lockheed a cessé ses activités.

Malcolm part pour la côte est où il vend son système breveté de frein hydraulique quatre roues à la Bendix Corporation. Allan reste sur la côte ouest comme revendeur du système de frein en Californie. Il essaye aussi d'y gagner de l'argent dans l'immobilier.

En 1926, Allan revient à l'aéronautique. Il crée une nouvelle société, la «Lockheed Aircraft Corporation» et

Gloire et vitesse

Le 25 mai 1927, James D. Dole, un grand cultivateur d'ananas, promet un prix pour deux à son «Dole Derby», une course vers Hawaï. 25.000 dollars pour le premier avion qui volera sans escale de l'Amérique du Nord à Honolulu et 10.000 dollars pour le deuxième. Juste après le triomphe de Lindbergh, c'était comme jeter de l'huile sur le feu de l'aéronautique. Le prix était très attrayant, mais les candidats recherchaient plutôt la gloire, comme celle que Lindbergh avait connue.

Dans leur empressement à participer, beaucoup de candidats avaient



Vega

commence la construction d'un avion qui sera connu sous le nom de Vega. Le timing pour le Vega était aussi bon que celui du S-1 était mauvais. Trois facteurs étaient en sa faveur: l'arrivée du moteur en étoile refroidi par air, le Wright Whirlwind, le «boom» de la bourse qui facilite l'obtention de financement et le retour de J. Northrop qui, entretemps, avait travaillé chez Douglas.

Northrop et Lockheed pensaient que les techniques de fabrication qu'ils avaient brevetées pour leur S-1 pouvaient être réutilisées pour un tout nouvel avion. Avec les formes ou moules, ils peuvent fabriquer deux demi-fuselages ou trois fuselages par semaine.

Les fuselages standards légers et très solides pouvaient supporter des moteurs jusqu'à 715 ch, il était lisse et modifiable. C'est ainsi que des trous pouvaient facilement être découpés n'importe où pour y placer des hublots, des trappes ou des portes.

oublié un principe de base; Lindbergh pouvait avoir n'importe quel talent de navigation, il pouvait difficilement rater l'Europe. Ce n'était pas le cas pour le Dole Derby. Ils partaient de la côte ouest des Etats-Unis vers une petite île volcanique à 4.400 km au loin dans l'Océan Pacifique. Même une petite erreur de navigation pouvait devenir une catastrophe.

Allan Lockheed n'éprouvait pas d'enthousiasme pour cette participation, mais il réfléchissait aussi à la vitesse à laquelle le projet S-1 avait englouti ses 30.000 dollars. C'est pourquoi il a rapidement accepté l'offre de George Hearst, le fils du magnat de la presse W.R. Randolph Hearst, qui lui propose d'acheter le prototype Vega pour 12.500 dollars, 5.000 dollars de moins que son prix de revient. Mais Allan pensait à la publicité que seul un Hearst pouvait apporter par la participation de Vega au Dole Derby.

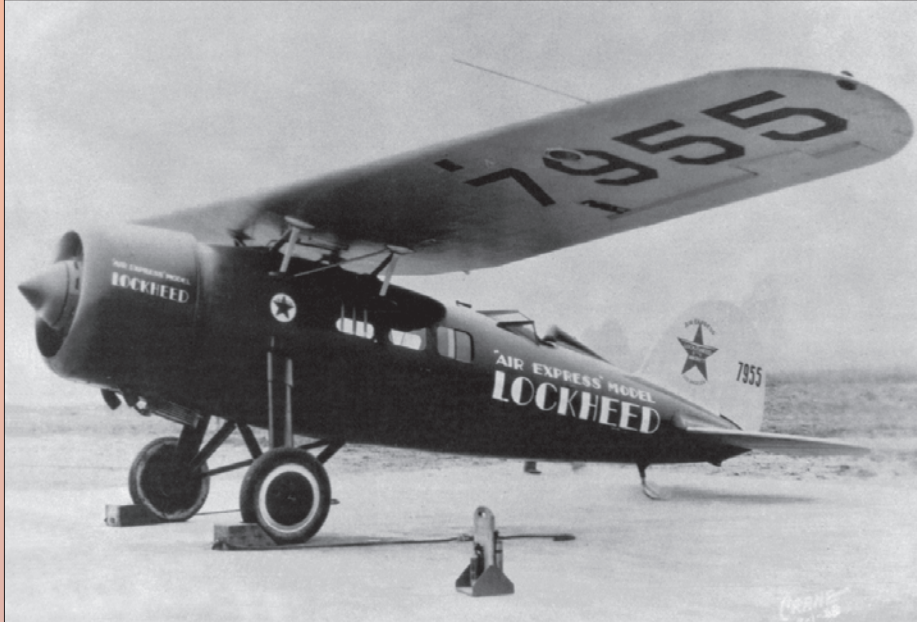
Des articles sur le Vega sont publiés

dans les journaux et périodiques. Certains de ceux-ci détaillent les plans des coûteux équipements pour la navigation, les communications et la sécurité. Pour doter son avion, le «Golden Eagle», d'un équipage, Hearst engage deux aviateurs compétents: le pilote J.W. Frost et le navigateur G. Scott. Très tragiquement, ils disparaissent lors de leur vol vers Honolulu et leur sort n'a jamais été

Nichols ont utilisé le Vega pour établir des records.

W.H. Post a piloté un Vega pour deux vols épiques autour du monde, le premier en 1931 avec H. Gatty comme navigateur et un second en solo en 1933. W.H. Post a atteint la vitesse de 340 mph (550 km/hrs), bien plus que la vitesse jamais espérée sur Vega par Allan Lockheed en J. Northrop. Les Vega de A. Earhart et W. Post

de Keeler était parfaitement évalué. En effet, quelques mois après la vente, le grand krach boursier de 1929 et le début de la Grande Dépression a aussi précipité l'ambitieux holding DAC dans la tourmente. Même pendant la dépression, la division Lockheed de la DAC a continué à enregistrer des bénéfices, ce qui n'a pas permis toutefois de sauver la maison mère. DAC a déposé le bilan en 1931 et malgré des ventes et des bénéfices persistants, la section Lockheed ferme ses portes le 16 juin 1932. Une semaine plus tard, un consortium dirigé par R. Gross rachète la société et lui insuffle une nouvelle vie qui perdure jusqu'à nos jours sous le nom de Lockheed Martin Corporation. Même si la nouvelle société a continué à fabriquer des avions en bois pendant quelques temps, R. Gross a décidé qu'à l'avenir ils ne construiraient plus que des avions en métal.



Entretemps, Allan avait créé une nouvelle société: l'Allan Lockheed Corporation. En collaboration avec quelques-uns de ses anciens collaborateurs, Allan développe un nouvel avion: l'Olympic Duo-4. En essence, c'est un Vega avec deux moteurs Menasco de 275 ch. L'avion volait bien mais il a eu pas mal de malchance. Le premier vol a eu lieu le 18 mars 1931 mais est entré en collision avec un véhicule photographique qui se trouvait le long de la piste d'atterrissage. Allan a construit un nouvel Olympic avec des moteurs plus puissants. Il n'a toutefois pu en vendre aucun.

Un dernier essai

En 1937, Allan crée l'Alcor Aircraft Corporation à Oakland, Californie. Il pensait qu'il y avait un marché



pour un petit avion bimoteur pour six passagers. Il prend H. Webb comme ingénieur en chef et réussit à rappeler A. Stadlman. Ils construisent un avion élancé

retracé. Le Dole Derby a réclamé encore d'autres vies et est devenu le symbole de la témérité américaine en matière d'aéronautique.

Malgré la perte du prototype dans cette compétition, le Vega est devenu un succès de vente. La mauvaise publicité suite à la perte du «Golden Eagle» a vite été oubliée après une série d'autres vols célèbres. Les commandes affluent.

Le Capitaine G.H. Wilkins commande un Vega et crée un team avec le pilote de la poste aérienne C.B. Eielson pour effectuer des vols épiques et dangereux. En avril 1928, ils volent de Point Barrow en Alaska vers les îles norvégiennes de Spitsbergen via la région du pôle nord. Les deux aviateurs sont couverts de gloire pour leur prestation et ils soulignent les avantages du Vega: vitesse, solidité et confort. Du coup Lockheed est reconnu comme un constructeur d'avions d'avant-garde. 129 Vega ont été commandés et presque tous les aviateurs connus de l'époque ont volé sur cet avion. En 1932, Amelia Earhart a traversé l'océan Atlantique dans son Vega rouge vif. D'autres femmes-pilotes comme B. Trout en R.

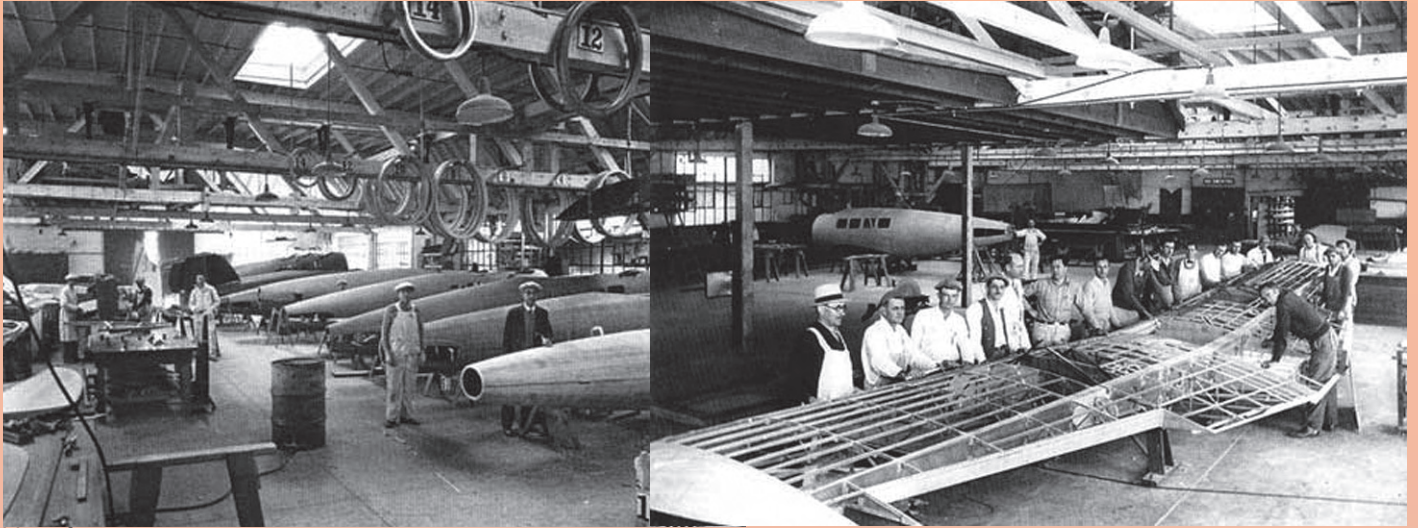
peuvent être admirés au National Air and Space Museum à Washington DC

A côté de la quête aux records, les Vega étaient utilisés comme avions de ligne et d'affaires et pour les transports sanitaires. Différentes variantes ont suivi le Vega original, e.a. le XP-900 qui a été acheté par l'US Air Corps. Cet avion combinait un nouveau fuselage en métal, un moteur Curtiss et les ailes standard de Lockheed. Il a atteint une vitesse de 214 mph (390 km/hrs) en 1931.

Le prix de la gloire

Le grand succès de la Lockheed Company s'est accompagné de grandes mutations. La Detroit Aircraft Corporation (DAC) que General Motors souhaitait faire décoller voulait racheter la Lockheed Company. J. Northrop a quitté la société en 1928. Le plus grand bailleur de fonds F. Keeler cherchait à réaliser de gros bénéfices par la revente de la société à DAC. Allan Lockheed qui ne pouvait pas accepter cette vente quitte la firme en 1929.

Il semble que le «vendons maintenant»



Vega factory

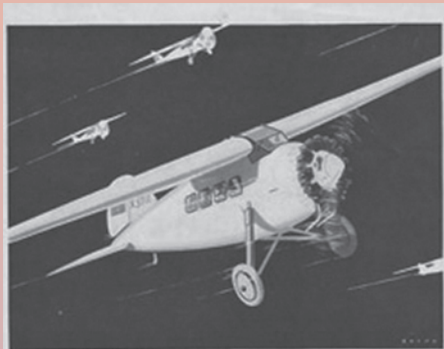
presque futuriste au nom d'Alcor C.6.1. Malgré un aspect moderne, il a conservé la construction traditionnelle en bois de Lockheed qui avait déjà servi au Vega et à ses variantes. Le C.6.1. a été largement testé. Allan part vers Washington pour intéresser les militaires à son nouvel avion. Malgré l'interdiction formelle d'Allan de voler avec l'avion en son

trouvé beaucoup de fierté dans leurs réalisations passées. Les deux ont persévéré en cherchant une nouvelle grande chance et en espérant pouvoir revivre une fois encore la passion passée. Ils n'auront pas cette chance. Les deux frères en brouille avec Victor se sont réconciliés avec lui juste avant sa mort 1943. Malcom avait bien vendu son système de freinage hydraulique mais avait mal investi son argent. Il s'est essayé dans une mine d'or mais dépendait de l'aide sociale juste avant sa mort le 13 août 1958.

Allan s'est à nouveau retourné vers l'immobilier, était consultant

en aéronautique et conservait des contacts informels avec la Lockheed Martin Corporation qui continuait à croître et construisait de plus en plus d'avions. Il décède le 28 mai 1969. A ce moment, la société qui portait le nom de Lockheed était devenue un géant américain et construira les fameux avion Starfighter F-104 et Hercules C-130.

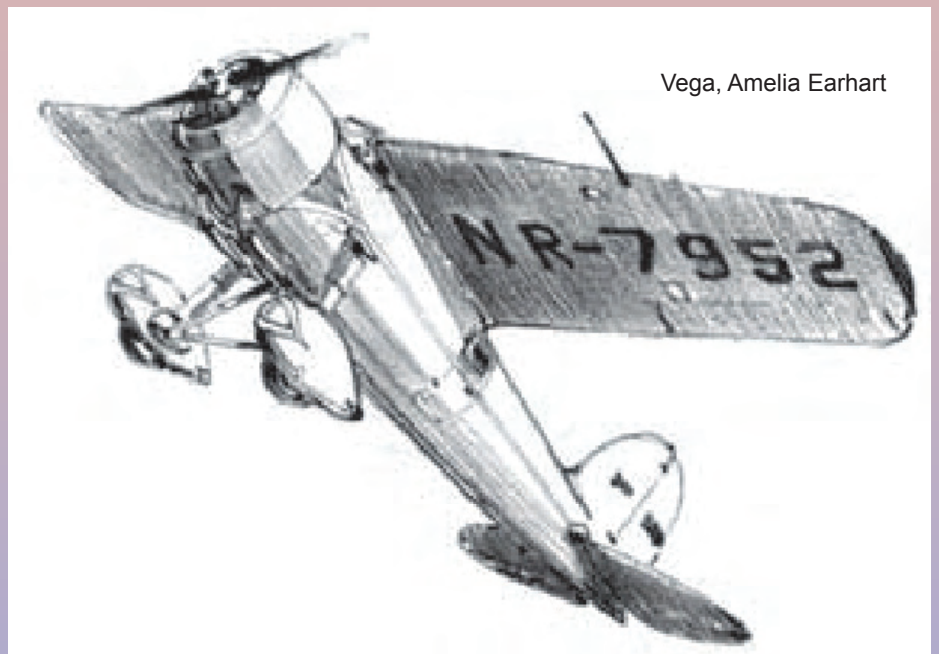
Cet article a été publié dans l'«Air Force Magazine» d'août 2006 par W.J. Boyne. C'est un colonel pensionné de la force aérienne, ex-directeur du National Air and Space Museum à



LOCKHEED
AIRCRAFT COMPANY
LOS ANGELES U.S.A.

In Business · Pleasure or Adventure
SAFE SPEED via LOCKHEED AIRCRAFT

absence, Casserly et Webb on quand même effectué un vol de test. Après une montée jusque 16.000 pieds, leur intention était de piquer à la vitesse maximale de 300 mph avant de redresser et de d'effectuer le vol retour. Pendant le piqué, l'aileron gauche s'est déchiré. Les deux hommes ont sauté hors de l'avion qui s'est écrasé dans la baie de San Fransisco. C'était aussi la fin de l'Alcor Aircraft Corporation.



Vega, Amelia Earhart

Ni Malcom ni Allan Lockheed n'ont

"The Grizzly story" (6)



Avril 2012

– L'hélice (Hamilton Sundstrand FH385/386 propeller) des quatre moteurs de l'A400M est certifiée début avril par l'European Aviation Safety Agency (EASA). Cette hélice aura deux fois la puissance de toutes les hélices occidentales existantes.

- Le 10 avril, la Turquie est informée qu'elle recevra le premier des dix A400M (MSN009) en 2013

- Le 15 avril, Airbus Military annonce que le Grizzly 4 est arrivé sur la base aérienne de la Royal Malaysian Air Force (RMAF) de Subang. Cette visite coïncide avec le salon «Defence Services Asia» de Kuala Lumpur et a permis aux autorités malaises de se familiariser avec l'A400M dont ils ont commandé quatre exemplaires. Les avions leur seront livrés en 2015 et 2016.

L'A400M ne remplacera pas les C-130 Hercules mais doublera la capacité de transport de la RMAF. Il lui fournira aussi la capacité de ravitailler des avions en vol.

- Le 17 avril, «Europrop International» annonce que le premier moteur de production TP400-D6 a été livré pour les A400M français. 12 moteurs et deux exemplaires de réserves seront encore livrés cette année pour les A400M français. En 2013 et 2014, la production atteindra 50 moteurs et à partir de 2015 elle aura une capacité de 120 moteurs par an.

Afin de produire les moteurs de manière la plus efficace possible, une seule ligne de production est prévue auprès de MTU à Munich et les tests se dérouleront auprès d'une filiale de MTU près de Berlin.

La production de série débutera après la livraison de 28 moteurs de test pour être utilisés sur la flotte de test des Grizzly.

- Plus tôt ce mois, le cap des 10.000 heures de vol a été dépassé alors que les moteurs ont tourné 20.000 heures dans l'ensemble en vol et au sol.

- Le 18 avril, le Grizzly 4 atterrit sur

l'aérodrome Halim près de Djakarta (Indonésie) et ce, pour une visite d'un jour. Les autorités indonésiennes peuvent admirer l'avion lors de deux vols locaux et un display au sol.

- Le 19 avril le Grizzly 4 rejoint la Thaïlande et participe aux festivités du centième anniversaire de la Royal Thai Air Force. Les autorités thaïlandaises peuvent examiner le Grizzly 4 sur l'aérodrome de Don Muang International Airport à Bangkok.

Mai

- Le 03 mai Airbus Military reçoit une version initiale du certificat de type de l'A400M de la part de l'EASA: le Restricted Type Certificate (RTC). C'est une étape importante en préambule de la première livraison, en direction d'une certification civile complète et de l'Initial Operating Clearance militaire. Il faut d'abord voler 300 heures pour les tests de «function and reliability» (F&R). C'est justement lors de ces tests F&R que des problèmes sont apparus. Le Grizzly 5 qui devait effectuer ces tests a dû être maintenu au sol à cause de problèmes de vibrations moteur.

- Le 9 mai, l'A400M effectue avec succès un certain nombre de contacts simulés avec un Airbus A330 Multi-Role Tanker Transport. L'A400M a effectué une trentaine de contacts secs avec le tanker, en d'autres mots,

aucun pompage de carburant n'a été effectué pendant ces contacts.

- Le 14 mai, l'avion MSN007 subit des tests de ses systèmes de bord dans le hall d'assemblage final de Séville avant que les moteurs TP400-D6 soient installés. Entretemps, tous les sous-ensembles pour le MSN008 sont livrés et l'assemblage de cet avion peut démarrer.

- Airbus Military commence à développer un système d'entraînement pour les premiers pilotes, loadmasters et techniciens. La société prépare aussi l'entraînement des quatre premiers pilotes, maximum six loadmasters et un certain nombre de techniciens de l'Armée de l'Air dans l'International Training Center (ITC) à San Pablo près de Séville.

Cet ITC de 12.000 m² offre 22 locaux d'entraînement et disposera d'un simulateur A400M. Il sera aussi fait appel à d'autres moyens modernes: le computer-based training system, procedure- and maintenance-trainers, cockpit-maintenance simulator et un cargo trainer pour la formation de loadmasters avec lequel des parachutages pourront être simulés.

- A partir d'octobre les premiers équipages français seront formés à l'ITC et à partir de 2013, l'entraînement des autres utilisateurs d'A400M pourra aussi y commencer.

Certains pays assureront par après eux-mêmes la formation de leurs

équipages. La localisation de ces facilités pour la France et la Grande-Bretagne est déjà connue et elles seront installées respectivement sur les bases aériennes d'Orléans et de Brize-Norton. La Belgique, le Luxembourg et l'Espagne feront former leurs équipages à Séville.

- Le 25 mai le Grizzly 2 effectue une première série de tests sur une piste non revêtue à Cottbus-Drewitz en Allemagne. Ceux-ci comprennent une série d'essais de taxi à grande vitesse sur piste non revêtue y compris des décollages avortés lors desquels il est fait appel à un maximum de puissance de freinage. Pendant ces tests les roues de gauche du train d'atterrissage se sont enfoncées dans la couche supérieure de la piste non revêtue.

L'avion sera retiré sans dégât et effectue son vol retour vers Toulouse.

- Le 29 mai, S. Henley, président de l'Europrop International (EPI) déclare que les problèmes du moteur TP400-D6 sont probablement la conséquence d'une utilisation intense du moteur. Le moteur d'une puissance de 7460 KW (10.000shp) au niveau de la mer a en effet effectué un certain nombre de phases dans son programme de test en un temps très court et il serait mis en service 10 ans après avoir été sélectionné pour l'A400M.

Juin

- Le 2 juin, ont commencé à Airbus Military à Toulouse les tests en retard de la «function and reliability» avec le Grizzly 5. Ainsi 300 heures doivent être volées pour démontrer la fiabilité des systèmes et équipements avant que l' EASA accepte la certification civile. L'avion de test Grizzly 5 a volé pour la première fois en décembre 2011 et à le 16 mai 2012 effectué 19 vols (77 heures).

Les ingénieurs espèrent obtenir la certification civile pour fin juillet et ensuite la certification militaire fin septembre.

- Le 7 juin, la totalité de la flotte Grizzly a effectué un unique vol de formation à partir de Toulouse. La formation de cinq Grizzly s'est disloquée après un certain temps afin que les différents avions puissent continuer leur programme de tests spécifiques.

- Le 18 juin, des tests de chargement d'hélicoptères sont effectués avec le Grizzly 4. Des hélicoptères type

Eurocopter EC725 et NH Industries NH 90 sont utilisés. Ultérieurement des tests avec d'autres matériels militaires seront prévus. Ces tests sont une étape dans le but de l'obtention de la capacité opérationnelle initiale du A400M.

- Fin juin, la flotte des Grizzly a réalisé 1.180 vols, dont 3.525 heures furent volées depuis le premier vol en décembre 2009. Au total 3.700 heures de vol sont nécessaires pour obtenir la certification civile. Ensuite il y a encore 700 heures de vol nécessaires pour finaliser le programme de test militaire.

Juillet

- Le 6 juillet, les pays participants sont tombés sur un accord, suite aux pressions de la RAF, sur le nom officiel du A400M. Ce nom fut dévoilé lors d'une petite cérémonie lors du Royal Air Tattoo à Fairford; le A400M s'appellera officiellement "Atlas"! (Le nom de Grizzly a été donné par les pilotes d'essai). Lors de l' Air show International de Farnborough le 14 et 15 juillet le nouveau nom a été mis en valeur sur le fuselage du MNS006.

-Le 9 juillet il est annoncé que la Grande Bretagne a commandé le premier Full Flight Simulator (FFS) pour le A400M pour un prix de £50 millions. Le simulateur sera livré au printemps de 2014 par Thales training & Simulating Ltd. Ce FFS est le quatrième de ce type, après le premier du Airbus Military International training center, le deuxième et troisième commandés par la France et l'Angleterre.

- Également le 9 juillet, Airbus Military a commencé à promouvoir l'Atlas à de nouveaux clients potentiels. L'espoir existe que dans un avenir proche une commande maximale de 30 Atlas pourrait être passée.

- Le 12 juillet, a commencé à Séville l'assemblage final du premier A400M pour la Force Aérienne Turque, le MSN009 qui sera livré en 2013. La Turquie a commandé dix A400M pour remplacer sa flotte de Transall.

- Les tests F&R peuvent être repris. Le président de EPI, S. Henley a dévoilé que l'origine des vibrations provenait de la gearbox (ensemble mécanique qui transmet la puissance du moteur à réaction à l'hélice).

- Encore un certain nombre de tests importants doivent être réalisés, comme le transfert de carburant

en vol depuis d'autres avions et hélicoptères, parachutage de matériel et personnel, encore plus de tests dans des conditions météorologiques extrêmes et les tests d'autodéfense.

- Des cinq Grizzly, un seul, probablement le Grizzly 4, sera gardé comme avion de test jusqu'en 2018. Les quatre autres seront progressivement retirés d'emploi.

- Le 21 juillet, le A400M est apparu la première fois dans l'espace aérien belge. L'appareil est venu directement de Toulouse pour s'intégrer directement dans le défilé aérien de la fête nationale.

Le pilote était le lieutenant-colonel Ir Tanguy Flamant, le pilote d'essai belge dans le programme A400M. A cette occasion notre rédacteur en chef A. Vermeesch a eu un entretien avec lui. Tanguy a expliqué qu'en deux ans il a

seulement volé 50 hr avec le A400M. La plus grosse partie de son temps consiste à participer aux réunions et discussions avec les ingénieurs et les autres pilotes d'essai. Chaque vol d'essai est précédé par de nombreux jours d'étude et discussions pour savoir avec précision ce qui doit être testé et comment le tester. Un avion de test est habituellement bourré d'ingénieurs, techniciens et jusqu'à 15 tonnes de matériel de test.

Det Gnome, un gnome au 15 Wing

Door Axel Vermeesch

Inleiding

Introduction

Un gnome est un génie, une race imaginaire d'hommes de petite taille qui vivent dans la terre où ils sont gardiens de trésors destinés au futur (Webster's Student Dictionary). Le mot provient du latin «gnomus» et du grecque «gnomon», signifiant connaissance et intelligence.

En juillet 2000, un gnome fait surface dans la RAF Shawbury située dans le Shorpsshire (RU) et base de la «Defense Helicopter Flying School» (DHFS). Créée en 1997, la DHFS a pour objectif la formation de base et l'entraînement d'équipages d'hélicoptères militaires. Le «60th (Reserve) Squadron» assure les vols d'entraînement sur hélicoptères Squirrel et Griffin. Précédemment, cette escadrille consistait en une escadrille de liaison basée en Allemagne de

l'ouest et opérant sur avions Percival Pembroke, eux-mêmes également utilisés dans la 21 Escadrille du 15 Wing.

«Royal Air Force» (RAF): 2000-2002

Le gnome est baptisé «Det Gnome» par les pilotes du 60 (R) Sqn et incorporé dans leur escadrille. Le message suivant est alors diffusé dans le monde entier: "My name is Det Gnome. I am currently serving on 60 (R) Sqn. I am trying to travel the world and would be grateful for your help. Free flights would be appreciated. Please keep my squadron informed of my current location".

Det Gnome vole pour la première fois dans sa propre escadrille le 21 juillet 2000 à bord d'un hélicoptère Griffin afin d'admirer le beau paysage du Shorpsshire. Son voyage autour du monde débute au mois d'août suivant. Il s'envole de la RAF Mildenhall à bord d'un bombardier B-1 pour rejoindre Ellsworth AFB aux EUA. De là, un B-1 le mène le 4 septembre à Waterkloof en Afrique du Sud. Quelques jours plus tard, il retourne en C-17 via Charleston (EUA) à son port d'attache, la RAF Shawbury.

Det Gnome aspire à une longue période de repos et de remise en forme! Son logbook précise: "Det Gnome returned home for R&R. He suffered shock damage in B-1 bomber whilst carrying our supersonic transit. Repairs carried out".

A partir de 2001, Det Gnome participe à des meetings et exercices en hélicoptère en Hollande, à Chypre, en Irlande du Nord et en Allemagne. En décembre, il fait partie des 20 hommes d'équipage d'un avion Nimrod AEW

QUALIFICATIONS AND RENEWALS						
(Instructor category, Command category, Servicing responsibility, etc)						
Date	Aircraft Type	Aircraft Duty	Qualification	Renewal Date	Signature	Unit
11/07/02	C-130E	Avy Sqn	Avy Sqn	11/07/02	[Signature]	60 (R) Sqn
<p>My name is Det Gnome.</p> <p>I am currently serving on 60 (R) Sqn</p> <p>I am trying to travel the world and would be grateful for your help</p> <p>Free flights would be appreciated.</p> <p>Please keep my Sqn informed of my current location.</p> <p>O. C. Sqn. Gnome.</p> <p>60 (R) Sqn</p> <p>Royal Air Force</p> <p>Shawbury, Shorpsshire</p> <p>Shorpsshire 674-407 U.K.</p> <p>Tel 0044-1929-250351 ext 7172</p>						

effectuant une mission de 14 heures au départ d'Oman. Il clôture son année avec un vol à destination du Pakistan et de l'Afghanistan, successivement en RAF Hercules et C-17.

Durant la première partie de 2002, Det Gnome survole l'Angleterre et l'Irlande du Nord à bord de différents types d'hélicoptères. L'été suivant, il participe à différentes patrouilles en P3K-Orion. L'apogée de cette année est sa participation, le 21 juillet, à un vol de démonstration en F-117A lors du show aérien de Fairford. Durant ce show, Det Gnome se joint à l'équipage d'un USAF C-130E et l'accompagne le 22 juillet durant leur vol, via Saint-John dans le New Foundland, vers leur base de Minneapolis. Il passera cinq ans chez ces «Flying Vikings» du 934th Airlift Wing/96th Airlift Squadron.

«United States Air Force» (USAF): 2002-2007

Fin août 2002, un C-130E le ramène en Europe pour le "NATO Air Meet" à Ørland en Norvège. En septembre, il

part en C-130E pour un entraînement tactique, à Eglin AFB en Floride. C'est là qu'il est parachuté et apprend à voler avec un NVG «night vision goggles». Il termine l'année en volant avec les «Flying Vikings» à destination de Puerto Rico. Le 15 décembre, son logbook mentionne "Det Gnome missing in action. Hope Minneapolis crew will bring him back".

Début 2003, Det Gnome refait surface à Puerto Rico et retourne à Minneapolis. Durant les quatre années suivantes, il participera avec les "Flying Vikings" aux différents déploiements militaires dans le sud-ouest de l'Asie, à Puerto Rico, en Allemagne et en Grèce. Le 9 juillet 2007, Det Gnome se présente une dernière fois au rapport au 96th Airlift Squadron pour retourner en C-130H en Angleterre où il participera au l'Air Tattoo sur la base RAF de Fairford. C'est à cette occasion qu'il se voit confié au 1 Staffel/Luft Transport Geschwader 61 (LTG 61) de la Deutsche Luftwaffe.

«Deutsche Luftwaffe»:2007-2010

Le 15 juillet 2007, il atterrit en C-130 Transal à l'aéroport allemand de Landsberg. Cette même année, il vole avec le LTG 61 vers Pristina au Kosovo et rallie plusieurs destinations africaines, à savoir Windhoek, Libreville, Ouagadougou et Dakar. En juin 2008, il devient la coqueluche du public allemand lors du static display sur la base de Vilshoven.

En août 2009, Det Gnome effectue un périple de trois jours avec le LTG 61 au Danemark, en Norvège et en Ecosse, où il assiste au fameux "Military Tattoo". Fin novembre, il fait partie de l'équipage qui va chercher l'équipe nationale allemande de biathlon à



Kittilä en Finlande. A bord du C-160, il est étreint par Magdalena Neuner, qui remportera deux médailles d'or et une d'argent aux Jeux Olympiques d'hiver 2010 de Vancouver!

En avril 2010, Det Gnome participe à l'exercice tactique de transport "Lifter 91" au Canada, durant lequel l'équipage C-160 exécute neuf parachutages.

Le 3 septembre, il vole en Transal vers Hadrec Králové en Tchéquie pour un static display durant une fête aérienne. Suivant son logbook, il y passe trois jours mémorables et, à sa grande satisfaction, l'équipage allemand le remet à l'équipage belge C-130 de la 20 Escadrille (P. Hadad, S. Delaunoy, A. Ghekiere, W. Thomas, S. Bas, E. Verhaegen et W. Reynders). Det Gnome "is happy to fly a four propeller aircraft again" nous raconte son logbook.

A la «Force Aérienne Belge» depuis 2010

L'équipage C-130 du capitaine P. Hadad atterrit le 6 septembre à Melbroek avec Det Gnome à bord. Deux semaines plus tard, le 20 septembre 2010, le capitaine P. Hadad l'emmène une mission de huit jours en Afghanistan via les Emirats et le Tadjikistan. Du 16 au 23 novembre, Det Gnome repart en CH-05 en direction de l'Afghanistan avec le commandant P. Wijfels, JF. Beguin, O. Etienne, G. Taillieu et B. Flipkens. Le vol transite par Kandahar, Kabul et Kunduz. A l'aéroport de Dusjanbe (Tadjikistan), Det Gnome ne semble pas porter chance car le CH-05 accuse une avarie au train avant et y doit rester immobilisé pendant trois

jours.

Entre deux missions, Det Gnome réside dans le bar du groupe de vol sous la protection du barman caporal Dany Verhavert. Cependant, il profite d'un moment d'inattention pour disparaître quelques jours et resurgir à bord d'un Airbus A-330 en direction de Kinshasa! Il est installé en business class par l'équipage du commandant Heyman et chouchouté par son équipage (De Beir, Snellings, Van der Auwera, Vandeperre, Gondry, Van Steen, Ameel et Verheyden). Son logbook mentionne: "Happy to fly at FL 410 and at Mach .82 in business class. What a change. Thank you 21



Sqn/15 Wing".

Det Gnome exécutera encore plusieurs missions importantes avec les équipages du 15 Wing avant de partir à la découverte d'une autre escadrille de transport On chuchote qu'il souhaiterait se joindre à «l'Armée

de l'Air Française».

Peu avant Noël 2010, Det Gnome disparaît de son domicile pour resurgir quelques jours avant Pâques 2011. Pour son gardien barman Dany Verhavert, cette mystérieuse disparition reste à ce jour une énigme. Lorsque la Belgique décide de participer à la guerre en Libye, le capitaine T. Britte l'enrôle, après quatre mois d'inactivité, dans l'équipage de son C-130 (Beknezei, Vangrunderbeeck, Peeters et Taillieu). Det Gnome participe au transport du personnel et des bombes pour F-16 vers Araxos. Mais l'airco de l'avion se bloque sur «full cold» après une heure de vol la décision de retourner à Melsbroek est prise. Donc, pas de mission pour Det Gnome dans le théâtre des hostilités!

Une longue mission l'attend au mois de mai. Le 23 mai, il repart pour le Congo avec le MONUSCO BelDet 26. C'est en compagnie de l'équipage du C-130 du commandant J. Herman (Palmans, Van den Heuvel, Marreel, Cottijn et Daems) et des hommes du peloton de ravitaillement par air qu'il découvre depuis Kisangani, durant deux semaines, une grande partie de ce magnifique pays de rebelles. Il passera la troisième semaine cependant au bar du «Belgian compound».

Après une courte période d'inactivité,

le Det Gnome qui apprécie les shows aériens, rejoint l'équipage C-130 du capitaine D. Jorissen (Palmans, Biliot, Verley et Loosveldt) et participe au meeting aérien polonais à Radom le 27 et 28 août. Son carnet de vol mentionne «two days of fun!».

Voler avec le 15 Wing, des souvenirs

Par André Janssens

Habitant au sud de Zaventem, à quelques 15 kilomètres de l'aéroport, je lève régulièrement les yeux vers les nombreux avions volant à assez basse altitude alors qu'ils ont déjà entamé leur descente lorsqu'ils me survolent. Un type d'avion en particulier retient continuellement mon attention par le bruit typique de ses moteurs: le C-130 de la 20 Escadrille. Les souvenirs de la plus belle période de ma carrière dans la Force Aérienne reviennent à la surface, le temps où j'avais l'autorisation et la possibilité de voler fréquemment avec le 15 Wing afin d'exécuter mes missions de journaliste et photographe. En l'espace de 16 ans, j'ai ainsi passé des centaines d'heures à bord de l'un ou l'autre avion du 15 Wing.

Hawker Siddeley HS-748

Avant d'arriver au service relations publiques de l'état-major de la Force Aérienne au début des années quatre vingt, je n'avais jamais eu la chance de voler



dans un avion du 15 Wing. Cela allait changer. Mon premier vol intervint après quelques mois, lorsque je fus désigné comme accompagnateur d'un groupe de jeunes ayant gagné un baptême de l'air lors d'un concours organisé par le magazine Spirou. Le vol était prévu en HS-748, partant de Melsbroek à destination de Koksijde. Il s'agissait d'un vol d'entraînement simulant l'approche de différents aérodromes flamands. L'appareil se dirigea d'abord vers Deurne et, après avoir survolé la zone aéroportuaire d'Anvers, mit le cap sur Gand. Après un «touch and go» sur l'aérodrome

désormais désaffecté de Sint-Denijs-Westrem, il poursuivit son vol pour atterrir à Koksijde. Tout le monde fut autorisé à débarquer afin de se détendre les jambes. Certains jeunes étaient plutôt palots, d'autres avaient même dû utiliser les dispositifs d'urgences, à savoir les fameux petits sachets prévus en cas de nausées; le vol à basse altitude combiné avec les variations d'altitude répétitives avaient mis à mal certains d'entre eux. Durant le retour vers Melsbroek, l'appareil survola également l'aérodrome de Wevelgem.

Le HS-748 n'avait pas bonne réputation à basse altitude, et certainement pas par mauvais temps. Ainsi, je me souviens du vol de Melsbroek à Kleine-Brogel à l'occasion de l'adieu du dernier radio de bord du 15 Wing. Le temps était limite, avec beaucoup de vent et de pluie. Je travaillais alors avec des soldats effectuant le service militaire obligatoire et l'un d'entre eux n'avait jamais volé. Il y avait une place

pour lui dans l'avion et il eut ainsi son baptême de l'air. Une expérience qu'il n'oublierait pas de si tôt!

Dassault Falcon-20

En novembre 1983, j'effectuais un reportage en Corse pour les magazines Vox et Wings sur «Dissimilar Air Combat Training» (DACT). J'eus la chance de participer à un vol sur un Falcon-20, affrété pour déposer l'auditeur militaire, monsieur Fobbe, à la base de Solenzara. Suite à différents accidents impliquant des F-16, il voulait vérifier personnellement l'organisation de la sécurité des vols au sein de la Force Aérienne. Durant cet entraînement, des F-16 belges et des Mirages évoluèrent ensemble au-dessus de la mer Méditerranée. Une bonne occasion pour l'auditeur militaire de constater les efforts fournis par la Force Aérienne en matière de prévention d'accidents et de sensibilisation à la sécurité aérienne. Pour moi, outre mon travail de reportage, le vol de retour fut des plus intéressants car il débuta par un sightseeing tour de «l'île de Beauté». Nous survolâmes à basse altitude les falaises de Bonifacio et la côte ouest ainsi qu'Ajaccio pour ensuite mettre le cap sur Melsbroek: une belle expérience. Par après je bénéficiais plusieurs fois d'une place disponible à bord du Falcon, le plus souvent lorsque le commandant de la Force Aérienne Tactique rendait visite



à une escadrille ou un détachement déployés pour la plupart du temps dans la zone méditerranéenne (Solenzara, Souda Bay, Deccimomanu, Meknes, Zaragoza, Akishar).

Boeing B-727QC

Durant l'été 1984, la Force Aérienne belge pris part pour la première fois à l'exercice Red Flag. Cet exercice est organisé plusieurs fois par an par l'USAF et se déroule au-dessus du Nevada. Le but en est de simuler de manière très réaliste des situations de combat dans un environnement ennemi. Pour la première fois, les «European Participating Air Forces» (EPAF) y participaient, à savoir les quatre premiers pays hors-mis les USA, volant sur F-16 (la Belgique, le Danemark, les Pays-Bas et la Norvège). Après six semaines d'entraînement, le personnel et les équipements furent ramenés en Belgique à bord de C-130 et d'un B-727 du 15 Wing. C'est à bord du B-727, parti de Melsbroek environs huit jours avant la fin de ce Red Flag, que j'effectuais mon premier vol transatlantique. Via Keflavik (Islande), Goose Bay (Canada), Dayton Ohio (Wright Patterson AFB) il vola vers Nellis AFB au nord de Las Vegas. Afin de procéder à une approche correcte, l'avion exécuta pour l'une ou l'autre raison un «overshoot». Cela me donna l'occasion de découvrir le parking depuis les airs: plus de 260 avions y étaient positionnés. Une vue impressionnante! Nellis AFB est également la base d'affectation du fameux team acrobatique «The Thunderbirds» et j'eus la possibilité de rendre visite à cette équipe et leurs avions. Après une petite semaine sur place, on entreprit le vol de retour. Les F-16 volaient devant nous sur la même route et pouvaient, si nécessaire, bénéficier à chaque point d'escale du support technique des mécaniciens se trouvant à bord du B-727. Suite aux mauvaises conditions météorologiques aux environs de l'Islande, nous dépassâmes Keflavik pour faire une dernière escale à Prestwick en Ecosse avant de rejoindre Melsbroek après une journée extrêmement longue.

Lockheed C-130 Hercules

Je pu effectuer la plupart de mes missions en C-130. Pour l'ensemble des missions à l'étranger (exercices, échange d'escadrilles, aide

humanitaire, ...), on faisait appel à un ou plusieurs C-130. La plupart de ces vols étaient des vols de routine sans incidents notoires. Cependant, de temps à autre, comme ce jour de février 1993, lorsque nous décollâmes à l'aube de Melsbroek en direction de Djibouti via Le Caire, pour continuer le lendemain vers Kismayo en Somalie afin de rallier Mombasa au Kenya. Nous étions partis depuis trois heures et les quelques passagers dans la soute somnolaient assis ou couchés. Soudain je sentis un changement dans le comportement de l'avion et ouvris les yeux. Nous faisons effectivement demi-tour et retournions à Melsbroek car il y avait apparemment une panne hydraulique. Le commandant de bord Jacques Lousberg nous déclara de manière laconique que nous étions attendus le lendemain à la même heure à l'aéroport militaire.

Un an après, en juin 1994, j'assistais à la Tactical Airlift Competition «Rodeo» à McChord AFB à Tacoma Washington, à l'extrême nord-ouest des USA. Nous fîmes une escale à Malmström AFB à Great Falls Montana où nous fûmes pour ainsi dire accueillis avec le tapis rouge car le commandant de la base trouvait cela un grand honneur qu'une escadrille C-130 européenne, en route pour le Rodeo, fasse escale sur sa base. Malmström était la base d'affectation d'une escadrille KC-135 Stratotanker et nous eûmes la possibilité de visiter ces avions.

Le Rodeo se déroula parfaitement, à cela près que le résultat de la 20 Escadrille fut plutôt mitigé. Durant le Rodeo, je découvris par hasard un de nos vieux Pembroke sur l'aérodrome local de Pyallup; où était-il donc passé durant tout ce temps?

Après la compétition, nous mirent le cap sur la Belgique avec l'escale habituelle à Andrews AFB à Washington DC. Après une nuitée, nous volâmes via Gander au Canada au-dessus de l'Atlantique, direction Melsbroek. Le vol de Andrews à Gander ne fut pas sans soucis car il fallut éteindre pas moins de deux moteurs en raison d'une panne. A Gander il apparut que seul un des deux moteurs pouvait être réparé. Pour la réparation du second, il fallait attendre une pièce de rechange du 15 Wing. Ceci fut organisé via les voies appropriées et il fallu attendre près de trois jours avant que la pièce arrive et que le moteur soit réparé!

Le 12 décembre 1994, un Mirage-

5A désaffecté devait être remis à la Force Aérienne polonaise à Deblin. Le Mirage était un cadeau de notre force aérienne à celle de Pologne, destiné à donner la possibilité aux étudiants de se familiariser avec la technologie de jet occidentale des années 1970 à 1990. Deux C-130 furent affectés à ce transport, l'un transportant à son bord le moteur et la coque du Mirage, l'autre les ailes et le train d'atterrissage. Pour ma part, je voyageais avec une équipe technique du 21 Wing Logistique à bord du premier avion.

Durant le vol, le loadmaster du second avion remarqua que du carburant s'échappait des ailes du Mirage et menaçait de couler sous le plancher de la soute du C-130. L'appareil retourna immédiatement à Melsbroek, où l'on dû procéder à un nettoyage complet de la soute. So far so good, sauf que les effets personnels de l'équipe du 21 Wing Logistique se trouvaient à bord de cet avion.

Nous fûmes déposés à Deblin, le moteur et la coque furent débarqués et nous partîmes à la recherche d'un logement. L'équipe technique n'avait pas d'autre choix que d'acheter linge, chaussettes et effets de toilette dans un magasin local afin de se tirer d'affaires jusqu'à l'arrivée du deuxième C-130 transportant nos bagages. Cela allait durer une petite semaine car, en cette fin d'année, les C-130 disponibles étaient affectés à la relève des troupes belges en Bosnie et au Kosovo.

Conclusion

Il m'a été donné l'occasion de voler avec bien d'autres avions tels que le Swearingen SW-03 Merlin, le Falcon-900 et l'Airbus A310. De même que le train prend un peu l'allure d'un voyage, pour moi, voler avec le 15 Wing a toujours eu un goût d'aventure. Ce qui m'a le plus frappé c'est le professionnalisme, la conscience professionnelle et la collégialité des équipages. Durant les longues missions à l'étranger, j'étais pour ainsi dire intégré à l'équipage. Je sentais qu'ils ne me considéraient pas comme un outsider mais bien comme un des leurs, ce qui me donnait confiance en moi. Le plus important dans cette histoire est que, lorsque j'étais en route avec un avion de la 20 ou la 21 Escadrille, à aucun moment je ne me suis senti en danger où que ce soit dans le monde.

Le 15 Wing aujourd'hui

Par Axel Vermeesch

Exercice Active Trip 2012

Du lundi 7 au vendredi 11 mai s'est déroulé l'exercice annuel NEO (Non-combative Evacuation Operation) d'après un scénario fictif. Près de 1.500 militaires belges et 150 militaires français ont été mobilisés pour évacuer nos ressortissants de Baltonie où sévissait une guerre civile.

Le 15 Wing a utilisé trois C-130 du 7 au 11 mai (CH-04, CH-05 en CH-08); auquel s'est ajouté un quatrième appareil à partir du 9 (le CH-12), revenu la veille de Kaboul avec le ministre de la Défense P. De Crem. Pour réaliser cette mission, six équipages ont été nécessaires.



Le 7 mai un C-130 droppait un groupe d'éclaireurs belges et français, ainsi que tout leur matériel, au-dessus de la Baltonie (au Nord de la province d'Anvers). Par après, les C-130 effectuèrent un atterrissage d'assaut à Zoersel. Ils y amenèrent le 3 Bataillon de parachutistes, des paras français et trois membres des Affaires Etrangères afin de sécuriser l'aérodrome. Ensuite le 3 Para est allé rechercher les ressortissants belges dans les différents points de rassemblement de la Baltonie et les évacuait vers Gondur (Florennes). Cette mission a duré quelques jours. Les FAC's (Forward Air Controllers) se tenaient prêts sur la piste de Zoersel pour donner aux pilotes des C-130 toutes les informations nécessaires pour atterrir: météo, force et direction du vent.

Vendredi 11 mai a été un jour de haute tension. Les C-130 effectuaient des navettes entre Florennes (Gondur) et Zoersel (Baltonie). Dès que les derniers expatriés étaient arrivés à Florennes, les groupes se retrouvaient

afin que chacun puisse retrouver sa famille.

Ces expatriés étaient en fait des civils volontaires qui avaient répondu "présent" à un appel lancé par les medias pour participer à l'exercice NEO ... avec à la clé un vol en C-130!

Exercice Viking Express 2012

Du 4 au 20 juin, 1.300 militaires belges ont participé à un exercice impressionnant à Porsanger au Nord du Cercle Polaire.

Cet exercice a été le plus important de l'année pour la Composante Terre de l'armée. Trois bataillons de la brigade légère y participaient, parmi lesquels on retrouvait le 2 Cdo, le 3 Para et les fantassins du 12/13 Li, complété par du personnel de divers départements.

La Composante Air était présente aussi bien avec les hélicoptères A-109 Agusta que par un C-130 de la 20 Escadrille (CH-11 commandant de bord W. Martens). Mardi 5 juin, un Embraer amenait le ministre de la Défense P. De Crem pour une visite dans le grand nord. Pendant cet exercice, les paracommandos ont effectué près de 720 sauts en parachute.

Missions exécutées au profit de l'European Air Transport Command (EATC)

Depuis avril 2011, les C-130 et l'A-330 sont sous commandement de l'EATC à Eindhoven (voir DN 52 et 54). C'est ainsi que régulièrement des missions de transport sont demandées aux avions du 15 Wing par les états membres participants (Pays-Bas, France et Allemagne). Nos équipages volent vers des destinations que le 15 Wing n'avait jamais réalisées auparavant. Notre pays peut, si nécessaire, faire appel aux avions des trois autres pays.

Les missions pour l'EATC depuis avril 2011:

L'A-330 a volé de Munster-Osnabrück à Rio de Janeiro du 13 au 16 juillet 2011, avec 204 passagers de l'équipe allemande pour les International Military Games. A côté du commandant de bord P. Antoine, l'équipage se composait encore de deux autres pilotes, dix membres d'équipage et deux techniciens du

Hyfly. Du 28 avril au 1 mai 2012, l'A-330, avec 240 militaires français, a volé de Paris et Marseille via Gran Canaria vers Cayenne, capitale de la Guyane française. L'équipage se composait du commandant de bord T. Dewulf, deux pilotes, un navigateur et neuf membres d'équipage de bord.

Un C-130 s'est rendu du 12 au 22 mai 2012 à Edmonton (Canada) pour le compte de la Luftwaffe (commandant de bord B. Erens). Un autre C-130 a volé du 29 mai au 2 juin 2012 pour la force aérienne française vers Fort-de-France, Martinique dans les Antilles (commandant de bord W. Martens).

Indian Day: quinzième édition

Le 27 mai, dimanche de Pentecôte, 2000 motards ont participé à l'Indian Day, organisé par le 15 Wing, avec l'appui de nombreux sponsors. Il faisait un temps d'été. Les motards



ont réalisé deux circuits avec arrêt le midi au 15 Wing. Le matin, c'était 110 km en direction vers le nord dans la région de Sint-Niklaas, et l'après-midi 80 km vers Huy dans le sud du pays. Le colonel B. Masuy, chef de corps du 15 Wing et motard durant ses temps libres, a participé aux deux excursions.

Au retour en fin d'après-midi, chacun pouvait profiter de la bonne ambiance, il y avait à manger et à boire pour tous. Colonel B. Masuy, chef de corps du 15 Wing a confié à notre rédacteur Axel Vermeesch: "C'était magnifique, près de 400 km à travers le pays sous un soleil éclatant." Les bénéfices de cet événement social et sportif vont traditionnellement aux oeuvres

sociales du 15 Wing: la clinique de Melsbroek (Centre de traitement pour les malades atteints de la sclérose en plaque), SOS Villages d'enfants et le Fonds pour Veuves et Orphelins de la Force Aérienne (FONAVIBEL).

Cinq détenus marocains extradés

Le lundi de Pentecôte, le 28 mai, et pour la première fois, cinq détenus marocains ont été renvoyés en prison dans leur pays d'origine. Un Embraer ERJ-135 (boord commandant D. Marquet) les ont emmenés de Melsbroek à Rabat. Des 1.200 Marocains qui sont en prison actuellement, ils sont parmi les criminels les plus graves à avoir pu être extradés. Le protocole belgo-marocain de 1997, qui rendait possible le rapatriement volontaire, a été adapté par la ministre de la Justice L. Onkelinx en 2007 afin d'organiser le rapatriement forcé. L'accord a été ratifié par le Parlement marocain en 2011. Il y a encore du pain sur la planche pour le 15 Wing car il reste encore 25 gangsters sur une liste d'attente de 2011 pour un vol simple Melsbroek-Rabat.

European Air Transport Training (EATT)

Pour la première fois, un European Air Transport Training a été organisé du 4 au 15 juin à Saragosse en Espagne. L'Espagne, l'Allemagne, la France, la Tchéquie et la Belgique ont pris part à cet entraînement avec huit avions de transport (C-130, C-160 et CN-295). Le détachement belge était sous les ordres du commandant de bord C-130 Peter Wijfels. L'Autriche, la Bulgarie, l'Italie et la Suède étaient présents comme observateurs et ont exprimé le désir de participer à l'EATT 2013. Tous les équipages ont effectué toutes sortes de missions, de jour comme de nuit. Les huit avions ont ainsi participé à des parachutages d'hommes et de matériel, à de la navigation de nuit avec ou sans Night Vision Goggles (NVG), et souvent escortés de chasseurs. Expériences et connaissances ont été échangées entre les différents équipages participants. Le commandant de bord Peter Wijfels a été très élogieux quant à l'organisation et espère que, dans le futur, un grand nombre d'équipages de la 20 Escadrille pourront participer à cet entraînement européen. Cet entraînement avait été organisé

par l'European Defence Agency (EDA) dans le cadre de "Pooling and Sharing Concept" de l'European Air Transport Command (EATC). On peut considérer qu'il s'agit de la contrepartie européenne de l'américain Advanced Airlift Tactical Training Course (AATTC) organisé par l'USAF.

Le 21 juillet, Fête Nationale

Le ministre de la Défense P. De Crem et le nouveau chef de la défense, le général G. Van Caelenberghe, ont choisi le 15 Wing pour présenter le défilé du 21 juillet lors d'une présentation très médiatisée ce jeudi 19 juillet. Le thème général du défilé militaire est "Pooling and Sharing".

Le ministre a pu annoncer fièrement que l'Airbus A400M, successeur de nos C-130, volera lors du défilé aérien. Un des deux pilotes sera le pilote d'essai belge lieutenant-colonel Ir Tanguy Flamant. Après la



présentation, plusieurs journalistes et photographes ont pu participer à la répétition générale du défilé aérien à bord d'un C-130.



Le samedi 21 juillet, le 15 Wing présentait huit avions: trois C-130, deux Embraer, un Falcon-20, un Falcon-900 et l'Airbus A-330. A bord de ces appareils 300 civils avaient pris place, parmi lesquels quelques-uns des volontaires de l'ASBL Dakota et des membres des Old Timers 15 Wing.

Pour accentuer l'aspect "Pooling and Sharing" des moyens de transports aériens européens, la formation des trois C-130 belges était suivie par un C-130 néerlandais ainsi que d'un Transall C-160 allemand.

Après le retour et l'atterrissage en toute sécurité de ces avions, les équipages et techniciens du 15 Wing ont pu profiter d'un splendide barbecue!

Restore Dakota, Summer 2012

