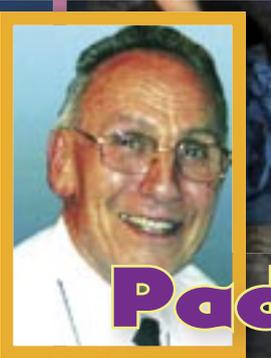




DAKOTA *News*

N° 58 - Déc 2012



Padre Miller

Goma 2002

Sommaire



P 3 : Editorial

P 5 : Dakota Flash

P 11 : Il y a dix ans : C-130 vers
l'enfer de Goma



P 17 : Martelage en flammes

P 21: "Grizzly-Atlas" story



P 25: Padre Miller, aumônier du 15
Wing pendant 18 ans



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 : Jacques de Brouwer, Isabelle Hadermann, Gilbert Desmet, 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

L'année 2012, vingtième année d'existence de notre association, a été une fois de plus une année bien remplie. Nous avons reçu un grand nombre de visiteurs, réussi à vous faire parvenir trois numéros du Dakota News, continué notre travail préparatoire à la publication d'un livre sur la Force Aérienne Tactique Congolaise (FATAC), poursuivi la restauration de notre Dakota DC-3. Nos bénévoles, SABCA et les élèves de l'enseignement technique ZAVO ont procédé à une réparation réussie du fuselage, du cadre, des ailes et de la queue. Tous ces éléments ont été peints aux couleurs du DC-3 en service au 15 Wing.

Padre Victor Miller nous a quittés en août dernier. Durant 18 ans, il fut l'aumônier cher et dévoué au 15 Wing. Notre rédacteur en chef, Axel Vermeesch, a récolté quelques souvenirs et témoignages qu'il vous livre dans un article.

En octobre, la «Maison des Ailes» décernait le «Special Aviation Award 2012» au 15 Wing Transport Aérien dans la catégorie Aviation Militaire. Nous félicitons de tout cœur le commandant et le personnel du 15 Wing pour ce prix et sommes particulièrement fiers que Dakota ait contribué à l'élaboration de cette candidature. Vous trouverez plus de détails à ce sujet dans «15 Wing aujourd'hui». Dans l'article principal de ce numéro, le flight engineer Eddy Vercruysse nous raconte l'expérience d'un équipage C-130 durant une mission humanitaire en janvier 2002 vers l'enfer de Goma au Congo oriental.

Dans la rubrique «Petite Histoire», nous revenons sur la catastrophe qui se déroula à Martelange il y a 45 ans. Le docteur Raymond Bechtholt nous livre son témoignage sur ce qui fût une évacuation médicale très émotionnelle.

Le futur avion du 15 Wing ne

s'appellera pas Grizzly mais bien Atlas. Dans «Grizzly/Atlas story», Mike Arren vous parle des progrès effectués dans le programme européen A400M.

La nouvelle année est à notre porte. Nous devons à nouveau faire appel au soutien financier de nos membres. Ceci est nécessaire à la continuité du Centre DAKOTA, à la restauration et à la maintenance de notre patrimoine. C'est pourquoi, et afin de vous assurer la réception ininterrompue de votre DAKOTA News, nous vous invitons à vous acquitter sans délai de votre cotisation 2013. Vous trouverez toutes les informations ci-dessous.

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

René Hoeben
Président

Cotisation 2013

Nous vous prions de transférer votre contribution de 15 euro pour 2013 sur notre compte BE114381 0641 2148. Merci d'avance.

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

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

BE12 7512 0395 7492 des "Old Timers 15 Wing".

L'équipe du Dakota vous remercie pour votre précieux soutien qui est indispensable à la survie et au développement ultérieur de notre centre de documentation du 15 Wing.

Dakota Flash

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Restore Dakota

- Le 10 Septembre, le professeur Jan Vandijk organise une visite exploratoire avec les élèves «technique avions» de l'année scolaire 2012-2013 du ZAVO. La classe 6VT (thèse) compte six nouveaux élèves: Mario De Bontridder, Dario Grisotto, Timothy Claerhoudt, Kasper Van Hoegaerden, Olivier Van Craenbroeck et Thijs Moens. Dans la classe 7VTc (stage) il y a trois nouveaux: Bram Bogaerts, Joachim de Wit et Yann Doods, ainsi que trois élèves de l'année dernière: Maarten Coudenys, Bavo Peeters et Pieter

fortement endommagés de l'ancien Dakota!

- Le Jeudi 30 septembre, notre rédacteur A. Vermeesch rend visite à Firmin Henrard à Mohiville (Hamois). C'est un passionné de l'aviation qui vole en planeur et en ULM. Dans son atelier avec vue sur le magnifique paysage du Condroz, il restaure des voitures et des avions. Pour le Brussels Air Museum, il a contribué à la restauration de quelques uns des premiers avions belges. Pour notre ASBL Dakota, il a revêtu en Septembre et en Octobre les parties mobiles de l'aile et de la queue de notre DC-3 d'une toile ultra-résistante en polyester dont la durée

- Les mercredis des quatre derniers mois, Jean continuait calmement à peindre le revêtement final de notre



DC-3: une coque blanche avec une ligne bleue (20 Escadrille), la "cocarde" belge et les immatriculations sur le fuselage et les ailes. La couleur bleue sur le C-119 a été remplacée par le vert pour commémorer la 40 Escadrille. Ainsi, les trois escadrilles sont désormais représentées dans notre parc d'avions: le Pembroke de la 21 Escadrille avec la ligne rouge, le Flying Boxcar dans les couleurs vertes de la 40 Escadrille, et le Dakota de la 20 Escadrille avec la ligne bleue.



BBQ annuel "sous les ailes"

Le lundi, 20 août, notre BBQ traditionnel a eu lieu sous un soleil radieux. Ce barbecue a été organisé pour la première fois en 2004 à l'initiative de Jean Dries et de son équipe "Restore Boxcar" sous les ailes de notre Flying Boxcar. Au fil des années, cette initiative s'est déplacée vers notre espace de rencontre. Soixante-cinq personnes ont apprécié l'ambiance excellente. En plus de nos bénévoles avec leurs partenaires, de nombreux invités étaient également présents dont quelques militaires de Beauvechain, toujours prêts à nous aider à restaurer notre DC-3. Nono nous a, comme de coutume, de nouveau offert un délicieux apéritif ainsi que le dessert. Notre ami Chris et sa partenaire Lea ont fourni les amuse-gueules et la viande, très tendre, pour le barbecue. Le personnel du mess du 15 Wing a préparé un grand nombre de plats de légumes d'accompagnement. Notre directeur Jos motivait l'équipe "Restore Boxcar" au BBQ. Parmi les invités, notre président a accueilli les généraux M. Terrasson

Savat.

Dès leur première journée de travail, le lundi 17 Septembre, maître Jan constitue des paires d'élèves et leur affecte un projet spécifique. Première tâche: nettoyer les «wheel bays»

de vie est de 30 ans.

- Le 8 octobre, Jean Dries est allé chercher au Boekenberglei à Deurne un bout d'aile et quelques autres pièces du Dakota offerts par monsieur Eddy Campers.

- Aussi, et grâce aux contacts que Jean Dries entretient avec SABCA, une dizaine de pièces est plus difficiles ou restaurées dans les ateliers de cette société. Il s'agit entre autres de deux portes dans la partie inférieure du fuselage du DC-3 permettant l'accès aux câbles et aux batteries.





et W. Debrouwer, ainsi que le colonel B. Masuy, commandant du 15 Wing, avec certains de ses plus proches collaborateurs.

Le prince Philippe reçoit le Dakota News

Il ya trente ans, le Roi Baudouin remettait les ailes de pilote de la Force Aérienne à son neveu, le prince Philippe. Pour célébrer cet anniversaire, l'association «Vieilles Tiges de Belgique» (VTB), qui fête cette année ses 75 ans, invita le prince à en devenir un membre honoraire. Le prince Philippe a accepté cette invitation et assistait, le mardi 11 septembre, à la réception à la "Maison des Ailes" à Bruxelles.

Après l'accueil et le discours du général en retraite Michel Mandl, président des VTB, le prince Philippe a pris le temps d'échanger quelques mots avec chacun des membres présents. Ainsi, notre rédacteur en chef, A. Vermeesch, a eu l'occasion de fournir au prince quelques informations sur notre association et lui a offert les trois derniers numéros du Dakota News.

Family Day 15 Wing

Le mercredi 12 septembre, le 15 Wing organisait son «Family Day» annuel. De nombreuses activités, y compris des vols de vulgarisation en C-130, étaient offerts aux membres de la famille du personnel de l'unité.

Ce jour-là, et cette année pour la première fois, le Centre de Documentation Dakota a ouvert ses portes. Axel Vermeesch et Hubert Verstraeten ont initié une douzaine de familles à l'histoire du 15 Wing et de l'aéroport de Melsbroek.

Ensuite, les visiteurs ont pu s'entretenir agréablement avec quelques anciens

du 15 Wing, en dégustant une bière Dakota dans notre salle de rencontre.

Fête traditionnelle breugelienne



Le vendredi 9 octobre, 129 membres et sympathisants profitaient d'un excellent festin breugézien préparé par les cuistots du mess du 15 Wing. Le personnel du mess et les bénévoles du Dakota ont fait tout leur possible pour assurer une atmosphère agréable. Madame et le colonel B. Masuy étaient parmi les invités. A cette occasion, le colonel a offert un chèque de 500 Euros à notre président, le général

e.r. R. Hoeben. Ainsi, exprime-t-il sa reconnaissance et celle du personnel du 15 Wing pour le travail de l'ASBL Dakota, en particulier pour l'aide à la préparation du dossier de candidature pour le "Special Aviation Award 2012", décerné par la Maison des Ailes le 3 octobre (voir également la rubrique "Le 15 Wing aujourd'hui").

Remembrance Day 2012

Le vendredi 9 novembre, un grand nombre de personnes étaient venues célébrer la journée de commémoration annuelle. Ce jour-là, les anciens et le personnel actif du 15 Wing commémorent leurs collègues défunts.

A. Vermeesch représentait notre association à la cérémonie du Groupe de Vol pour commémorer l'équipage du CH-06 tombé à Eindhoven en 1996.

Au nom des membres de Dakota, J. Ackermans déposait les fleurs au monument des équipages décédés en service commandé dans la caserne Groenveld. Après la messe célébrée par le Padre M. Lateur, tout le monde se dirigea au Centre Dakota pour la réception offerte par les Old Timers et assurée pas quelques volontaires de Dakota. (Voir aussi rubrique Le 15 Wing aujourd'hui)





Modèle réduit "géant" d'un C-119 Flying Boxcar

Le lundi 19 novembre, Frank De Ridder et son ami Hansi De Ridder nous a offert, sur avis de Danny Cabooter du Musée Stampe & Vertongen à Deurne, un modèle de C-119 de quatre mètres d'envergure et dans dans les couleurs de la 40 Escadrille du 15 Wing. Frank était membre du club de modélistes «Les Condors» et il a, à plusieurs reprises, fait décoller ce C-119 par

radioguidage. Ce modèle magnifique aura une place d'honneur dans les locaux du Centre Dakota.

Des membres nous écrivent

Leon Bergmans, ancien du 15 Wing: «Je tiens à féliciter le rédacteur en chef et son équipe pour le nouveau Dakota News 57. Comme ancien de la FATAC vous pouvez toujours compter sur moi pour la compilation du livre commémoratif prévu.»

L' ASBL Dakota remercie:

Bernard Masuy, commandant du 15 Wing qui, au nom de son personnel, nous a remis un chèque de 500 euro pour la restauration de notre DC-3 Dakota.

Eddy Campers pour le don d'un bout d'aile et d'autres pièces pour la restauration de notre DC-3.

Hendrik Lenaert, passionné de l'aviation, qui nous a donné une collection de revues d'antan.

Les messieurs Lefevre, Rodriguez en Trolio, respectivement directeurs et gestionnaire de réparation à SABCA.

Frank De Ridder pour le don d'une grande maquette de C-119 Flying Boxcar.

Juri Nys qui a offert à notre ASBL Dakota un nouveau "SONY DVD player".

Axel Vermeesch pour le design, la fabrication et l'offre de deux drapeaux "Dakota Historical Center 15 Wing" à notre ASBL.

Major Q. Aelvoet et le personnel de la 20 Escadrille pour le don de nombreux souvenirs reçus comme appréciation à l'occasion des opérations dans un passé lointain.

Nous remercions les groupes suivants pour leur visite:

De Koperen Passer, Antwerpen
 Bezoekers Family Day 15 Wing
 Brandweer, Aalter
 Nieuwe inwoners van Steenokkerzeel
 Ostend Air Academy
 Old Timers 15 Wing
 Senioren-Plus (S-Plus), Limburg
 Vervroegd Op Pensioengestelden (VOP), Brasschaat
 Seniorenclub Algemeen Logistiek Centrum (ALC) van de VMW, Leuven
 Senioren OKRA (Open, Kristelijk, Respectvol en Actief), Deurne
 Netwerk Ondernemende Senioren (NEOS) Overijse
 Vrije Basisschool Sint-Barbara, Evergem
 Miliciens Lichting 1968-1969 Siegen (BSD)



Il y a dix ans: C-130 vers l'enfer de Goma

Depuis l'indépendance du Congo en 1960 et jusqu'à aujourd'hui, la tranquillité est rare à Goma, la ville frontalière dans l'est du Congo: soldats et rebelles (FPR, FDLR, LRA, M23, etc ...) e.a. du Congo, du Rwanda et de l'Uganda, des réfugiés, des camps, des ONG, le choléra, Banyamulenge, Hutus, Casques bleus (MONUC et MONUSCO), des minéraux et ... des éruptions volcaniques. Les équipages C-130 du 15 Wing connaissent la région! Flight engineer Eddy Verduyck raconte:

Le 18 janvier 2002, nous sommes vendredi midi et la semaine de travail est bientôt derrière le dos. Je viens juste de recevoir une bonne tasse de soupe fraîche de notre barman Jocke et j'entame ma tartine lorsque le journal radio de midi débute. Le journaliste énumère les gros titres. J'ouvre grand mes oreilles lorsque j'entends le mot Congo. Un collègue flight engineer a entendu parler d'une éruption volcanique à Goma, mais n'en est pas sûr. Immédiatement, nos suppositions sont confirmées: le volcan Nyiragongo près de Goma est en éruption et la lave atteint déjà quelques centres peuplés, mais aussi les rives du lac Kivu.

Rapidement, des spéculations à propos d'une éventuelle mission vers notre ancienne colonie vont bon train entre les personnes présentes au bar de la 20 Escadrille, et des souvenirs cocasses de vol en temps de guerre sont évoqués.

Il m'apparaît aussi rapidement que, demain, je serai stand-by. Ce jour me réservera-t-il des surprises? Après le dîner, je prends contact avec le Single Airtransport Management Office (SAMO) qui est responsable des missions, mais aucune demande ou indication à propos d'une mission humanitaire future n'a encore été enregistrée. Avec sérénité et espoir d'un week-end calme, je pars donc ce vendredi après-midi vers les Ardennes flamandes.

Juste une demi-heure après mon arrivée à la maison, le téléphone sonne et mes espoirs sont détruits, oui ... c'est le 15 Wing! La Croix Rouge demande que des tentes et couvertures soient

rapidement envoyées aux réfugiés de Goma. Je dois faire partie du voyage vers l'Afrique centrale! Immédiatement je songe au fait que cela représente une sacrée aventure en comparaison d'un week-end pépère à la maison. Maintenant, il me reste juste à avertir la famille et à boucler ma valise estivale en plein hiver. Samedi après-midi la cargaison arrive à Melsbroek. Le décollage est planifié aux environs de dix-huit heures.

Samedi matin, peu avant quatre heures, j'arrive à Melsbroek. Il y a déjà beaucoup de mouvements autour de l'avion CH-12. Il y a quelques équipes de télévision présentes pour filmer le chargement du C-130, chose qui a toujours eu une bonne influence sur le rendement de quelques services du 15 Wing. Tout l'équipage est présent: le commandant de bord T. Flamant, le copilote W. Van den Bergh, le loadmaster D. Boesman moi-même comme flight engineer.

Avant notre inspection "pre-flight", nous nous rendons une dernière fois au "wing operations". On apprend que des problèmes diplomatiques concernant le survol de certains pays nous obligeront à atterrir au Caire et d'attendre la suite des opérations. La nuit est entre-temps tombée lorsque finalement notre C-130 quitte la piste 25R de Zaventem et met le cap vers l'Égypte.

Après un vol sans soucis d'une durée de six heures nous atterrissons aux environs de minuit à l'aéroport international du Caire. Ici, on est au courant de notre arrivée: «handling agent», camions citernes et responsable de l'ambassade nous attendent. Malgré la présence de



toute cette aide, il est déjà une heure et demie du matin lorsque nous atteignons le Movenpick Hôtel à côté de l'aéroport.

Maintenant, vite un «check-in», se rafraîchir, se changer et prendre quelques Stella égyptiennes au bar de l'hôtel afin de faciliter le repos du guerrier. Le lendemain, peu après midi, nous avons rendez-vous pour la deuxième étape de notre voyage vers le sud.

Encore une fois, des problèmes diplomatiques voient le jour quant au survol de l'Éthiopie, l'Érythrée et le Soudan. Pour l'instant, notre destination finale semble être Kigali, la capitale du Rwanda. Cela promet déjà une longue journée de vol.

Nous survolons le bac à sable du désert égyptien, la côte de l'Arabie Saoudite le long de la Mer Rouge et le Golfe du Yémen. Cinq heures après notre décollage, nous atterrissons dans l'obscurité de Djibouti pour un «refueling». Ici, tout se déroule rapidement et moins d'une heure plus tard, nous reprenons notre envol en direction de Nairobi au Kenya via un détour au-dessus de la Somalie. Je pense à ce moment plutôt: éviter tout problème ici; heureusement, les dieux nous sont favorables. Durant ce vol, nous célébrons le passage de l'Équateur de notre jeune copilote «Mickey» Van den Bergh. Il le réussit avec brio et devient dès lors un vrai, un des nôtres!

Après cinq heures de vol, nous

nous posons en pleine nuit africaine à Nairobi. Ici aussi le «handling» se déroule bien et après un amical «jambo» et «kwaheri» nous rejoignons l'espace aérien en direction de Kigali et ce, pour un peu moins de deux heures de vol. Tôt le matin du 21 janvier, nous commençons la descente sur Kigali. Depuis 1994, nous ne sommes plus venus ici et les souvenirs ne sont pas si bons. L'atterrissage se fait sans problème et une fois arrivé au parking les moteurs sont coupés. Un silence absolu tombe sur nous. Fatigués mais heureux, nous sortons du cockpit après seize heures de prestations. L'attaché militaire et les militaires de l'ambassade, parmi lesquels quelques

une douche et un copieux petit-déjeuner composé d'œufs rwandais et de fruits exotiques. On nous informe que nous devons retourner à l'aéroport pour les formulaires de douanes et c'en est de trop, j'en ai ras-le-bol!

Je suis assailli de souvenirs et attrape la chair de poule: les éclairs des attaques de mortiers, les salves de coups de feu, le bruit des orgues de Staline, les réfugiés blessés et exténués, les appels et cris des enfants et les regards hagards des parents qui ne peuvent croire ce qui se passe sous leurs yeux. Cela ne dure pas longtemps mais mon absence mentale ne passe pas inaperçue

maines pour faire partie du voyage ce qui a eu pour conséquence que notre loadmaster n'est pas de la partie. Mais cela ne le gêne pas. Nous décollons à 11hr, direction Kivu. Le vol en M-18 ukrainien est une aventure, pourvu d'un système d'airco par l'ouverture des fenêtres) et les confortables bancs en bois. Après avoir survolé le vert pays des mille collines, nous approchons le Lac Kivu, Gisenyi et la ville de Goma au-dessus de laquelle stagne la fumée. Ces deux villes sont proches l'une de l'autre et sont seulement séparées par une frontière d'état.

Depuis les airs, nous voyons des milliers de réfugiés qui attendent sur les rives du lac Kivu les ferries pour échapper de l'enfer. Au centre de Goma, un grand champignon de fumée s'élève. Par après, on apprend qu'il s'agit d'une explosion de produits inflammables, alors des pillages; I y avait sûrement un fumeur parmi les pilleurs. Arrivé à Gisenyi, la piste d'atterrissage semble être en parfait état sur toute sa longueur de 3.000 pieds. Il est dès lors possible d'apporter notre chargement ici en deux rotations.

L'hélicoptère amène les vulcanologues au cratère du volcan Nyagongoro et il nous reprendra cette après-midi à l'aérodrome de Gisenyi pour le vol de retour à Kigali. Nous faisons connaissance avec les autorités locales et l'officier ONU, un colonel sénégalais très amical qui a vu plus de pays qu'un légionnaire et qui en sait plus que nous sur le football belge. Il nous offre un verre d'une des boissons les plus chères de la région: une bouteille d'eau minérale. Il réussit à nous trouver une place sur un autre hélicoptère de l'ONU qui vole vers Goma. Pas plus d'une demi-heure plus tard, nous survolons le lieu du désastre.

A Goma, nous pouvons à peine en croire nos yeux, trois énormes coulées de lave d'un demi kilomètre de large ont tout détruit sur leur passage dans le centre ville. Seul un morceau de béton provenant d'une cathédrale reste visible dans ce magma. L'aéroport est lui aussi à demi détruit. Le pilote d'hélicoptère survole la piste à quelques mètres seulement au-dessus du tarmac et mesure à l'aide de son GPS la longueur exacte de la



membres du DAS, nous accueillent chaleureusement. C'est aussi des retrouvailles avec quelques vieux amis, comme Benoit qui travaillait avant à la CTM (Coopération Technique Militaire) de Kigali. Ils nous donnent de bonnes nouvelles pour la suite de la mission. Le chargement reste pour l'instant à bord de l'avion et nous effectuons une reconnaissance de l'état des pistes de Gisenyi et Goma par hélicoptères de l'ONU, ceci pour éventuellement transporter notre chargement plus près du lieu de catastrophe.

Rendez-vous à 9h, moins de quatre heures après notre atterrissage! Se reposer n'est pas encore à l'ordre du jour. Nous roulons à bord d'une jeep blanche sur les longues avenues en admirant le lever de soleil entre les brumes qui garnissent les collines de Kigali vers le nouvel hôtel «Gorilla» sur le plateau de la capitale rwandaise. Nous avons juste le temps de faire l'enregistrement à l'hôtel, de prendre

auprès de mes deux pilotes. Il y a huit ans, ils n'étaient pas là (lors du génocide) dans le cadre d'UNAMIR et des opérations «Silver Back» et «Blue Safari». Seul mon collègue D. Boesman était présent et cela lui a aussi fait de l'effet. Le temps est comme resté suspendu, les traces des éclats de mortiers sur le parking, des impacts de balles dans les murs de l'aéroport. Tout est comme avant, seuls les hommes ont changé, ils ne rient plus autant qu'avant et parlent presque tous anglais au lieu de français.

Trois heures après notre arrivée à l'hôtel, nous repartons pour l'aéroport où nous sommes accueillis dans la pièce VIP par le ministre rwandais des Transports qui allait voler avec nous dans l'hélicoptère, de même qu'un Suédois de la Croix Rouge et quelques vulcanologues. Il semble que les places à bord de l'hélicoptère soient chères. Quelques équipes de télévision ont fait des pieds et des

piste restante. Sur les 12.000 pieds initiaux, la lave impétueuse nous a tout de même épargné 6.000 pieds. Donc, une deuxième option s'ouvre pour amener notre chargement humanitaire à Goma. Le choix reste de la compétence de Bruxelles, plus particulièrement la Croix Rouge, le commanditaire de notre mission.

Assis sur les escaliers du terminal de l'aéroport dans l'attente de l'hélicoptère vers Kigali, nous sommes surpris par un tremblement de terre. Quelques instants plus tard, nous nous retrouvons trente mètres plus loin dans le gazon, tandis que les jeunes nationaux rigolaient de nous. Ils ont plus l'habitude que nous d'un tel événement et ne s'enfuient pas, une fois la première secousse venue. Finalement, à 16hr, nous décollons et après 27 heures de prestations nous atterrissons fatigués à Kigali. A notre arrivée, nous apprenons que cette reconnaissance a été inutile car la Croix Rouge a décidé de transporter la cargaison au Congo par la route à l'aide d'un convoi de camions montrant beaucoup de drapeaux et de signes de la Croix Rouge, et ce sous les yeux nombreux des médias du monde. Maintenant encore un «combat nap» et, ce soir, nous mangeons un bon poulet avec frites chez Lando. Il s'agit d'un café-restaurant en plein air local qui répond aux normes locales et à la culture africaine. Ce soir, il y a beaucoup de monde car la Coupe africaine du football passe à la télévision. L'ambiance est fort criarde et bruyante. La bière Primus locale coule à flot.

Mardi matin le 22 janvier, nous sautons le petit-déjeuner pour profiter pleinement du bon repas de midi de l'hôtel: avocats frais aux crevettes sauce cocktail et un bon gros steak juteux.

Vu les problèmes diplomatiques qui nous poursuivent, une route de retour à Melsbroek alternative via Cotonou au Bénin est choisie. Mais c'est sans compter sur la diplomatie belge. Louis Michel, le ministre des Affaires étrangères, arrivé aujourd'hui à Kigali et doit absolument être ce soir à Nairobi. Nos plans initiaux tombent à l'eau, nous nous préparons pour un vol vers la capitale du Kenya. La suite de la mission sera réglée plus tard.

Il fait déjà sombre lorsque notre ministre a fini son entretien avec P. Kagame, le président rwandais, et monte à bord du C-130. Prêt à décoller, les moteurs sont mis en pleines puissances et les freins sont lâchés. L'avion accélère et les roues quittent le sol et le copilote fait rentrer le train d'atterrissage.

Juste à ce moment nous entendons un énorme bruit, tous les instruments digitaux du moteur no 2 tournent dans toutes les directions, le pilote ressent quelques problèmes à contrôler l'avion et je crie: «flame out engine number two». Au même moment, le loadmaster crie: «fire engine number two». Le commandant de bord s'arrange pour que l'avion tienne l'altitude et la vitesse et entame la procédure «engine shut down» sans accrocs, comme les nombreux essais effectués lors des «flight simulator training» à Atlanta USA. Le moteur



est au repos, les vannes de l'hélice fermées, mais le feu n'est toujours pas éteint. La tension dans le cockpit est à couper au couteau, mais chacun sait ce qu'il doit faire et comment il doit le faire. Soudain, le loadmaster annonce la bonne nouvelle du cargo: «fire out». Un gros soupir de soulagement se fait entendre dans le cockpit. Juste encore vérifier qu'aucun système n'a été endommagé, mais cela va encore. Mais que s'est-il passé? Simple «flame out», «birdstrike» ou nous a-t-on tiré dessus? Toutes des questions sans réponses immédiates.

Rapidement, discussions et calculs surgissent dans le cockpit pour étudier les possibilités pour le restant du vol. Nous avons trois options: retourner vers

Kigali, continuer pendant 50 minutes vers Entebbe au Lac Victoria ou continuer pendant 1hr30 vers Nairobi avec Mombassa comme diversion. Nous choisissons la troisième option et continuons vers Nairobi où nous disposons d'une bonne et longue piste ainsi que d'excellents «rescue services». Entre-temps, les passagers sont mis au courant de l'événement et des décisions. Après une heure et demie de vol sur trois moteurs, nous déposons délicatement la bête sur l'aérodrome Jomo Kenyatta à Nairobi. Notre ministre Louis Michel, qui a déjà l'habitude de tels imprévus, est étonné du sang froid et le professionnalisme dont a fait preuve l'équipage et nous félicite. Pour le ministre, l'aventure n'est pas finie. Son vol KLM a quatre heures de retard et à son arrivée à Zaventem, ses bagages ont disparu.

Pour notre équipage, le voyage est provisoirement terminé. Il faut maintenant attendre l'équipe de dépannage de Melsbroek. Quelques jours plus tard, notre moteur no 2 est remplacé par les techniciens du 15 Wing. Ils nous confirment que nous avons survécu à un «birdstrike». Et par chance, le feu s'est éteint de manière naturelle car l'installation automatisée d'extinction de feu n'a pas fonctionné! Avec un grand merci à la patronne des aviateurs!

Le 26 janvier, huit jours après notre départ de Melsbroek, nous rentrons avec l'avion de dépannage CH-03 par un vol non-stop Nairobi – Melsbroek de 13 heures. Quelle semaine!

Il y a 45 ans:

Le 21 août 1967, Martelange est en feu

Par Raymond Bechtolt et Axel Vermeesch

Il faisait torride ce lundi matin du 21 août 1967 à Martelange, cette jolie petite ville de 1.500 habitants à cheval sur la frontière belgo luxembourgeoise. La Nationale 4 traverse le village en franchissant le pont sur la Sûre.

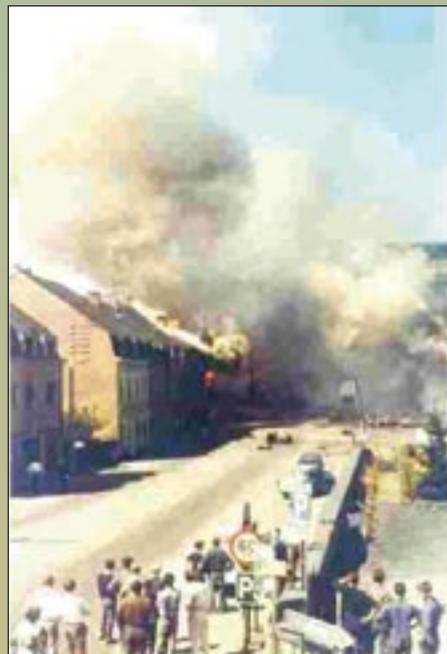
Le lundi matin qui suit la kermesse du dimanche, il y a traditionnellement une messe à 11h30 suivie d'une procession qui en passant sur le pont va au cimetière pour y honorer les défunts des familles et pour se souvenir des victimes des deux guerres mondiales. Ensuite les participants prennent un joyeux apéritif dans les auberges du centre.

Il est 12h15 lorsqu'une violente explosion fait trembler le centre du village.

Un camion citerne français, en provenance de Hollande, chargé de 47.000 litres de LPG se dirige vers Metz. A grande vitesse, il renverse d'abord un poteau électrique avant de s'écraser contre le parapet du pont. La rupture du câble de haute tension (15.000 volts) provoque une mer de feu. Personne ne sait ce qui s'est

passé.

Ce que les participants à la fête ont découvert est hallucinant. Dans un



rayon de 500 mètres autour du pont qui enjambe la Sûre tout est presque détruit. Un hôtel, une pharmacie, une menuiserie, un magasin de légumes et quelques maisons se sont effondrées ou sont en feu. La station d'essence

ARAL a disparue. Le long de la route des gens courent avec les vêtements en feu et une cinquantaine de voitures brûlent. Sur le pont, il ya une voiture hollandaise avec une caravane dévastée par le feu. Deux cent mètres après le pont on trouve un camion citerne éventré en flammes.

Ce que les habitants de Martelange craignaient depuis des années est devenu une réalité. Il est probable que les freins du camion citerne ont cédés sur la N4 lors de la descente vers le Luxembourg.

Pour le chauffeur du camion citerne et les quatre passagers de la voiture hollandaise, il est trop tard, tous secours sont inutiles. C'est massivement que les services de secours et les militaires de la région et du Grand Duché de Luxembourg arrivent. Les nombreux blessés et brûlés sont évacués vers les hôpitaux de Bastogne, Arlon, Liège, Cockerill-Ougrée et Ettelbruck.

Même au 15 Wing l'alarme est donnée. Un avion doit décoller le plus rapidement possible vers le Luxembourg afin de transférer les victimes gravement brûlées vers les





vers les hôpitaux spécialisés de Bruxelles.

Lorsque le médecin d'unité R. Bechtholt est appelé par téléphone, on ne lui donne quasiment pas d'information

de BEF

Kortenbergh, 5 novembre 2012, Colonel-médecin e.r. R. Bechtholt se souvient:



Lorsque je suis arrivé avec mon Medical Evacuation Team au C-119, l'équipage était déjà présent.

sur les patients à transporter.

Tandis qu'en toute hâte un C119 Flying Boxcar est équipé de 12 brancards, le docteur Bechtholt constitue son Medical Evacuation Team. Il s'agit de l'adjudant T. Janssens, des caporaux R. Vandenbroeck, J. Maiscoq et P. Roossens ainsi que du docteur COR. L'équipage du C-119 de Stand-by effectuera la mission.

À l'arrivée à l'aéroport du Luxembourg, les ambulances sont déjà sur place avec sept grands brûlés ainsi qu'une mère et son enfant qui avaient été plus légèrement atteints.

Il est 17h15 lorsque le C-119 atterrit à Melsbroek et que les neuf victimes sont chargées à bord des ambulances en attente pour les conduire aux hôpitaux de Schaerbeek et de Woluwe-Saint-Pierre.

En soirée, l'ampleur de la catastrophe est déterminée: 22 morts et 120 victimes blessées ou brûlées. Les dégâts sont estimés à 100.000.000

L'espace "cargo" de l'appareil où nous devons installer nos civières était très sale. Il y avait de la boue partout, probablement en provenance du transport des véhicules des paracommandos en retour de manœuvre. Je n'avais encore jamais vu un avion aussi sale.

En vol, peu après le décollage, vers 15hr nous inspectons les médicaments que nous avons emportés ainsi que

leurs posologies dans le cadre de soins à apporter aux brûlés. Le vol s'effectua sans problèmes et après 40 minutes nous atterrissions sur l'aérodrome de Luxembourg. Nous reçûmes une explication très rudimentaire sur chacun des patients à évacuer. Pendant le vol de retour vers Melsbroek, nous entourions les grands brûlés d'une attention permanente pour les soulager avec des calmants car certains d'entre eux hurlaient de mal. Le plus difficile pendant le vol était le remplacement des baxters vides. Une fois arrivé à Melsbroek, les hommes de mon team et moi-même étions soulagés de ne pas avoir eu de décès pendant le trajet retour.

J'ai effectué de nombreuses évacuations médicales par avion durant ma carrière, mais ce très court vol le 21 août 1967 a été le plus pénible et le plus prenant au point de vue émotionnel. Déjà en 1962, après avoir obtenu à San Antonio



mes "flight surgeon wing", j'avais signalé au Commandement Médical de la Defense Nationale, l'existence aux USA d'un centre militaire pour les blessures par brûlures. Peut-être que le drame de Martelange a donné le coup de pouce nécessaire pour la création d'un centre de grands brûlés à l'hôpital militaire de Neder-Over-Hembeek.

“The Grizzly/Atlas story” (7)

Par Mike Arren

Désormais, nous allons utiliser dans le texte le nom «Grizzly» en ce qui concerne les prototypes et le nom de «Atlas» pour les avions de série. Il faudra peut-être un nouveau nom pour cette catégorie. Les propositions des lecteurs sont toujours les bienvenues!

Août

– La flotte des Grizzly a atteint le cap des 3.700 heures de vol pour 1.250 vols. Les trois premiers appareils de production Atlas sont maintenant dans la phase finale de leur Assemblage à Séville. En outre, il y a dix autres Atlas dans des différentes phases de leur processus d'assemblage.

Septembre

– Le Grizzly 4 est arrivé à Berlin le 10 septembre pour la participation à ILA Berlin du 11 au 16 septembre. Le pilote d'essai de Airbus Karl-Heinz Mai a donné un spectacle impressionnant. A l'ILA il a été annoncé que la société

RUAG veut renforcer son soutien à la Luftwaffe pour l'entretien du A400M et entre ainsi en concurrence avec EADS.

– Le 19 septembre, Airbus Military et la société sud-africaine Denel Aerostructures ont signé un accord révisé pour la production de grands éléments du fuselage de l'Atlas et ce malgré l'annulation de la commande sud-africaine de huit Atlas en 2009.

– Le 26 septembre, le général D.R. Saad de l'aviation royale de Malaisie a effectué un vol d'essai avec un Grizzly de Toulouse. Il a trouvé le Grizzly un véritable avion pour pilote et attend avec impatience le moment où l'Atlas sera mis en utilisation par la RMAF.

Octobre

– Le 8 octobre Antonov a fait connaître

sa participation en septembre de l'An-70, le concurrent de l'A400M, à l'air show Aviasvit-XXI en Ukraine. L'An-70 a reçu un programme de modification avionique, ce qui selon Antonov, lui fait devancer «son

principal concurrent, l'A400M». Selon un nouveau plan de production l'assemblage final de l'An-70 sera réalisé dans l'usine russe de KAPO, tandis que les moteurs propfan Progress D-27, les ailes et la queue seront fabriqués en Ukraine. L'An-70, qui a subi une période de développement longue et problématique sera acheté par les forces aériennes de l'Ukraine et de la Russie (là dernière aura réceptionné 60 exemplaires avant 2020).

– Le 9 octobre Flight International rapporte que Japon envisage d'acquérir 40 exemplaires du Kawasaki C-2 pour sa nouvelle flotte de transport militaire. Le C2 propulsé par le turbofan General Electric GE90 est comme l'An-70, un concurrent pour l'A400M.

– Le 16 octobre Grizzly 1 a simulé

avec succès un ravitaillement en vol avec un Transall C-160. Les deux avions ont réalisé 20 contacts à «sec». Après ces contacts à «sec» réussis, qui ont également été réalisés avec le VC-10 et l'A330 MRTT, le Grizzly est maintenant prêt pour les essais réels, qui sont prévus pour le début de 2013.

Novembre

– Le 16 novembre le Grizzly 5 a recommencé les tests "Fonction &

Reliability" (F & R). Ces tests ont été stoppés en mai après que des particules de métal, provenant d'une fissure dans un couvercle de la boîte de vitesses de l'hélice, ont été trouvées à plusieurs reprises dans le système d'huile de l'un des moteurs. Après une longue enquête, tous

premier trimestre 2013.

Malgré tout, Airbus Military soutient

que la livraison des autres Atlas pourra avoir lieu en 2013 à l'Armée de l'Air (MSN8 et MSN10) et à la Türk Hava Kuvvetleri (MSN9). Il est attendu que les livraisons en 2014 ne seront pas modifiées et que la Luftwaffe sera le troisième client à recevoir un Atlas.



les moteurs ont reçu de nouveaux couvercles. A partir de maintenant, les 140 dernières heures du programme de 300 heures de vol seront réalisés. Ce problème a comme conséquence que la certification civile et la certification initiale militaire opérationnelle (IOC) ne pourront être obtenues au plutôt que dans le premier trimestre 2013.

- La livraison du premier Atlas, le MSN7, est aussi déplacée dans le deuxième trimestre de l'année prochaine. Le premier vol de cet appareil n'a pu avoir lieu en août et est maintenant programmé dans le



Padre Miller, aumônier du 15 Wing durant 18 ans

Par Axel Vermeesch

Introduction

Victor Miller fut durant dix-huit ans, du 1 mars 1973 au 30 juin 1991, l'aumônier du 15 Wing Transport Aérien. Durant toutes ces années, «le Padre» fut fort aimé de tous les militaires de Melsbroek. Ils s'associaient aux bonheurs et malheurs du Wing et de chaque membre du personnel en particulier. Il passait régulièrement dans les cafeterias et bars de l'état-major, Groupe de Vol, Groupe de Maintenance, Groupe de Défense et de Support, et des escadrilles. Ces moments étaient importants pour lui car ils lui permettaient de ressentir ce que les militaires vivaient au quotidien. Soucieux de connaître également la vie des équipages «loin de la maison», il ne manquait pas une occasion de pouvoir voler avec les Hercules C-130. Sa curiosité était en éveil lorsque des équipages revenaient de longues missions humanitaires en Afrique ou ailleurs. Souvent, il accueillait l'équipage et les techniciens dès leur arrivée au pied de l'avion et les invitait à raconter leurs expériences et prestations. Vu le grand nombre de missions humanitaires accomplies par le 15 Wing dans ce temps-là, le Padre Miller se sentait un peu un missionnaire.

Une vie bien remplie

Victor Miller naquit à Herfelingen le 30 juin 1926. Il fit ses humanités à l'institut Don Bosco de Courtrai et étudia ensuite, de 1945 à 1947, la philosophie à Grand Halleux. Il partit ensuite pour le Japon, où il enseigna l'anglais durant trois ans. De 1950 à 1953, il s'établit à Louvain pour y obtenir une licence en théologie tandis qu'il effectuait son service militaire. Le 19 avril 1953, il fut sacré prêtre salésien à Don Bosco. Jusqu'en 1960, il fut successivement professeur de

religion au collège de Woluwe-Saint-Pierre et préfet de l'Institut Don Bosco à Courtrai. Ce faisant, il mena à bien différentes missions dans l'armée en tant qu'aumônier de réserve.

Lorsqu'en 1960 la question se posa de partir pour la Corée, son cœur de missionnaire se mit à battre plus fort. Il partit à nouveau pour l'Asie où il occupa durant sept ans plusieurs fonctions dans le séminaire de Seoul avant d'en devenir le directeur. De 1967 à 1968, il séjourna deux ans à Rome pour y étudier le grégorien. A son retour à Woluwe-Saint-Pierre, il souhaite devenir aumônier militaire à temps plein. Le 1 novembre 1968, il est nommé Aumônier 2ième Classe à la caserne d'Evere. Quatre ans plus tard, il est muté au 15 Wing de Melsbroek, où il est nommé, le 1 mars 1976, Aumônier 1ième Classe. Le 3 novembre 1988, il est nommé Aumônier Principal Catholique de la Force Aérienne et quitte Melsbroek pour Evere, tout en restant aumônier du 15 Wing.

Après son départ de la Force Aérienne en 1991, il ne peut rester tranquille et part rejoindre la communauté d'Oud-Heverlee pour y assurer la fonction de Relations Publiques des Salésiens durant un an. En 1992, le docteur lui recommande de vivre un peu plus calmement. Il rejoint la communauté de Groot-Bijgaarden et s'installe dans la maison de repos «De Verlosser» à Sint-Ulriks-Kapelle. Là aussi, il ne peut s'empêcher de prodiguer ses attentions chaleureuses à ses cohabitants.

De 2000 à 2004, il visite les moniales (religieuses vivant dans un couvent,



isolées du monde et selon des règles très strictes) de l'évêché de Gand. Il est à nouveau le bon pasteur pour les personnes qu'on lui a confiées. Sa santé décline à partir de 2005 et il doit prendre un repos total, d'abord à Lebbeke, ensuite dans la WZC Sapientia à Gijzegem. Dans sa chambre, parmi les nombreux souvenirs de sa très belle vie, les petites effigies de Notre-Dame de Lorette et Don Bosco occupent la place centrale.

Notre-Dame de Lorette

J'ai rencontré le Padre Miller à mon arrivée au 15 Wing en 1969 et entendis pour la première fois parler de Notre-Dame de Lorette. Il m'apprit qu'elle était la patronne des aviateurs. Selon une légende du 15ième siècle, la maison où habitaient Marie et Jésus fut transportée par les anges durant un vol miraculeux de Nazareth à Fiume, au bord de la côte dalmate. Trois ans après, la maison déménagea par la mer vers Lorette, sur la côte adriatique dans la province italienne d'Ancône. On construisit des chapelles «Lorette» dans toute l'Europe, également en Belgique. En 1616, l'archiduchesse Isabelle fit ériger une chapelle en l'honneur de Notre-Dame de Lorette à côté du couvent des Minimes à

Bruxelles. Dans l'église des Minimes, où se déroulait jadis une célébration annuelle pour la Force Aérienne, se trouve encore aujourd'hui une copie de la chapelle Casa Santa di Loreto. Inspiré par les performances aériennes des anges, le pape Bénédicte XV consacra Notre-Dame de Lorette le 24 mars 1920 patronne des aviateurs et voyageurs aériens. Notre-Dame de Lorette est l'une des



nombreuses vierges noires dans le monde. Par après, j'appris que l'origine des vierges noires était due aux nombreuses statuette sauvées lors d'incendies survenus dans les églises au Moyen-âge. J'achetai du Padre une jolie petite statuette en plâtre blanc de la patronne noire des aviateurs.

Visite du pape Jean-Paul II

Le jeudi 16 mai 1985 atterrissait un B-737 de LUXAIR sur l'aéroport de Melsbroek. A son bord, le pape Jean-Paul II pour sa première visite à la Belgique. Cela restera un grand jour dans la carrière du Padre de Melsbroek. Après avoir fortement insisté, le commandant de la base K.

Vervoort avait obtenu l'autorisation du comité d'accueil du pape de pouvoir, avec son aumônier, accueillir personnellement le pape sur le tarmac du 15 Wing. K. Vervoort me confia récemment qu'on leur avait donné comme mission d'empêcher le pape de baiser le sol belge à Melsbroek à sa descente de l'avion, comme il en avait l'habitude lors d'une première visite à un pays. Cela devait éventuellement se passer à Bruxelles!

Adieu au 15 Wing et à la Force Aérienne

Le 14 juin 1991, à la demande du colonel aviateur Jo Huybens, commandant du 15 Wing, une fête d'adieu grandiose fut organisée pour Padre Miller: adieu à l'Armée belge, à la Force Aérienne et au 15 Wing. A son arrivée à Melsbroek, il fut invité à prendre place dans une «papamobile» spécialement conçue à cet effet pour saluer les autorités présentes ainsi que les membres du personnel. Au moment où il débarqua de la papamobile, une formation de cinq avions du 15 Wing survola la foule (B-727, C-130, HS-748, Falcon-20 et Merlin SW-03).

Après l'atterrissage de ceux-ci, le Padre alla remercier tous les membres d'équipage pour ce parfait «flight past». Sous l'aile d'un Hercules, Padre Miller célébra une messe accompagnée par la chapelle musicale de la Force Aérienne. Durant la réception qui suivit la messe, le colonel aviateur J. Huybens le remercia au nom de la Force Aérienne. Padre Miller fut ensuite comblé de cadeaux en remerciement pour toutes ses années de dévouement désintéressé envers le personnel de la Force Aérienne et,

en particulier, du 15 Wing Transport Aérien.

Lorsque le colonel aviateur J. Huybens lui demanda «Quel message souhaitez-vous nous laisser?», Padre Miller lui répondit «Que la vie en vaut la peine; que nous devons être heureux et reconnaissants pour tant de choses; que chacun de nous est unique, que nous nous complétons et avons besoin les uns des autres. Ensemble, tant de choses sont possibles et il est facile de vivre, d'effectuer notre travail et de persister...TENACITY! Quel beau slogan pour le 15 Wing Transport Aérien, gardez-le à l'esprit!». Un groupe d'anciens du 15 Wing resta en bon contact avec Padre Miller et lui rendit régulièrement visite; il les nommait «les Milleriens».

La Bible copte

Durant les opérations humanitaires effectuées lors de la famine en Éthiopie entre 1980 et 1984, le colonel aviateur K. Vervoort, commandant du 15 Wing, rapporta une ancienne bible copte écrite dans la langue sainte Ge'ez. Quand il a quitté le wing, il a offert ce livre précieux à la chapelle de Groenveld, où le Padre lui a donné une place d'honneur. Lorsque le Padre Miller quitta le 15 Wing et la Force Aérienne, il donna la bible copte au chef de corps J. Huybens pour être conservée en sécurité. Le livre fut rangé dans le bâtiment du Staff 15 Wing jusqu'au moment où le colonel aviateur J. Lippens, commandant du 15 Wing de 2004 à 2007, estima qu'il serait mieux conservé et exposé au Centre de Documentation Dakota du 15 Wing, où l'on peut encore toujours l'admirer.

Une dernière visite à «son 15



Wing»

En 2007 et nonobstant sa maladie, Padre Miller était encore toujours actif en tant qu'aumônier dans la maison de repos «De Verlosser» à Sint-Ulriks-Kapelle (Dilbeek). Lorsqu'il fit part au directeur J. Artis de son souhait

Miller prit spontanément place derrière l'hôtel et nous parla en toute humanité; point de sermon mais quelques mots en remerciement pour tous les bons moments qu'il avait vécus au 15 Wing.

A midi, le chef de corps, le colonel J. Lippens attendait la compagnie

nombreux souvenirs dans l'espace de rencontre du centre. Fatigué mais content, le Padre prit congé de nous en emportant en cadeaux le livre «Histoire du 15 Wing» ainsi que de quelques numéros du Dakota News.

Padre Miller décédé

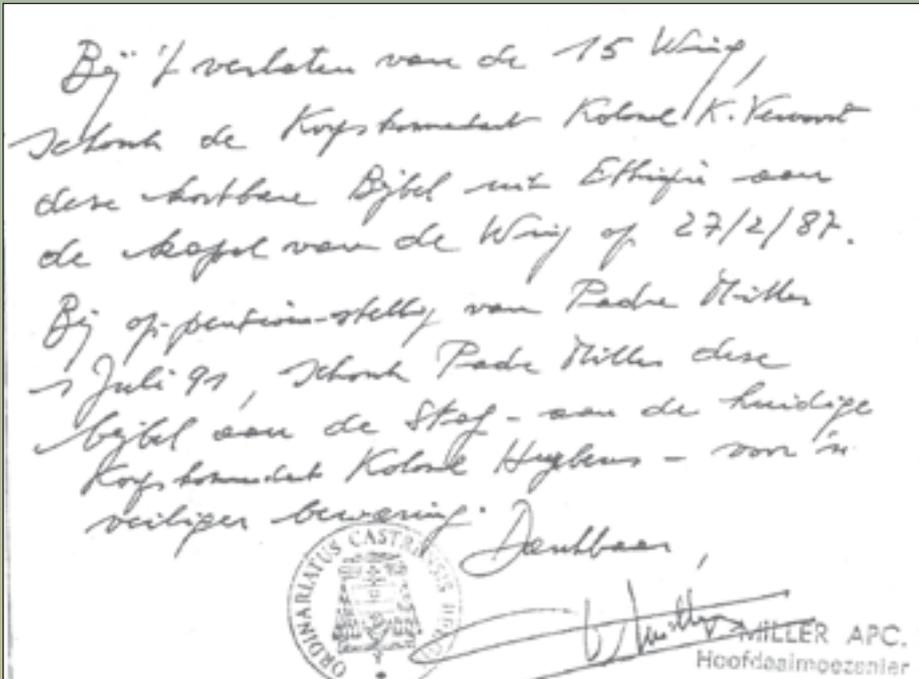
Padre Victor Miller est décédé le 2 août 2012 à l'âge de 86 ans. La cérémonie d'adieu eut lieu le 9 août en l'église Dominique Savio à Dilbeek. Parmi les personnes présentes, on comptait beaucoup d'amis de la Force Aérienne et une délégation de sous-officiers et caporaux du 15 Wing Transport Aérien.

Dans l'homélie, l'accent fut mis sur le fait que Victor Miller agissait toujours selon la devise des Salésiens de Don Bosco: «Da mihi animas, caetera tolle» ou «Donne-moi les âmes, garde le reste.»

A l'occasion de ce décès, le général e.r. K. Vervoort adressa le message suivant aux amis du Padre, «les Milleriens»:

«Le Padre était notre refuge, également pour moi commandant du 15 Wing. Il venait toujours uniquement avec des solutions, pas des problèmes. J'ai été si heureux de pouvoir lui laisser l'honneur d'accueillir en premier «son patron» en Belgique en mai 85, loin de l'accueil officiel qui suivit dans le Parc du Cinquantenaire. Durant une audience à Rome il réussit même à faire signer par le pape des photos qui avaient été prises lors de cet événement. Comment il réussit cette prouesse restera pour moi un mystère. Mais il réussissait toujours lorsqu'il s'agissait d'aider quelqu'un, tout en demeurant l'humilité même. Nous disons adieu à un homme exceptionnel et bon, et nous espérons qu'il puisse demeurer notre refuge dans notre vie future et dans l'au-delà. Nous comptons sur lui pour nous réserver quelques places là-bas.»

«L'homme a trois oreilles: une à gauche, une à droite et une dans son cœur.» (Padre Victor Miller)



de revoir encore une fois «son 15 Wing», celui-ci mit tout en œuvre avec deux Milleriens, F. Hollanders et Leo Sneijders, pour réaliser ce souhait.

Le 25 mai à 10 heures, la voiture transportant Padre Miller et le directeur J. Artis s'arrêta au poste de garde où ils furent accueillis par quelques Milleriens. Ceux-ci avaient préparé une journée fantastique pour le Padre.

Les invités furent ensuite chaleureusement accueillis par le chef de corps, le colonel J. Lippens et l'aumônier M. Lateur. Après une tasse de café, on effectua une promenade sur la rampe de parking pour voir quelques avions de plus près. Durant cette promenade, le hasard fit qu'un B-747 de la Korean Air atterrit à proximité du groupe. Padre Miller se mit directement à parler de la Corée du Sud, un pays qu'il aimait beaucoup! La compagnie poursuivit sa promenade vers le Quartier Groenveld. L'assemblée fut touchée de voir combien le Padre se préoccupait des gens de manière toujours aussi enthousiaste, tandis qu'il leurs tendait la main et demandait de leurs nouvelles. Arrivé à la chapelle, Padre

au mess avec deux invités surprise: les généraux e.r. R. Hoeben et K. Vervoort, deux commandants du wing du temps de Padre Miller.

De nombreux souvenirs et de «war stories» furent échangés durant le repas festif. A l'arrivée du pousse-café, le temps semblait avoir passé très, peut-être trop, vite! Ce fut un Padre heureux qui retourna à la maison de repos.

Encore une visite au Centre de Documentation Dakota

Lors d'une visite à Padre Miller dans sa maison de repos, quelques Milleriens l'invitèrent à visiter l'exposition «60 ans 15 Wing» au Centre de Documentation Dakota. Il trouva cela une excellente idée et l'excursion à Melsbroek fut organisée le 7 novembre 2007 par J. Artis, directeur de la maison de repos, et les frères F. et H. Hollanders.

J'eus l'honneur de guider le Padre au travers de 60 ans d'histoire du Wing. Il fut agréablement surpris de découvrir, dans une armoire spécialement conçue à cet effet, la bible copte flanquée des croix de Lalibela et Axum. Les anciens évoquèrent ensuite de

15 Wing aujourd'hui

Par Axel Vermeesch

“Refresher” pour les parachutistes du Bénin

Depuis octobre 1999, il existe un



Programme de Partenariat Militaire (PPM) entre la Belgique et le Bénin. Dans ce cadre, un C-130 de la 20 Escadrille est stationné au Bénin du 23 au 30 août avec comme équipage les pilotes J. Van Hellemont et J-M. Debaty, flight engineer Y. Christiaen et les loadmasters R. Nysen et W. Thomaes.

Le but de la mission de requalifier 300 parachutistes béninois. Ceux-ci n'ayant plus sauté depuis quelques temps, il était plus que nécessaire de fournir un cours de rafraîchissement sur les différentes techniques et actions à devoir effectuer avant le grand plongeon. La «classe» était naturellement donnée par les spécialistes du peloton Ravair de Schaffen. Après deux jours de cours au sol, les parachutistes béninois étaient prêts à se lancer dans la grande aventure.

Le copilote Jean-Michel Debaty raconte:

«Clear number three» et notre C-130 s'élance sur l'aérodrome de Cotonou. Arrivé au petit aérodrome de Cana, le puissant appareil s'arrête moteur tournant à hauteur des premières

victimes béninois. La joie de sauter à nouveau se lit sur le visage des ces braves parachutistes. Sans tarder ceux-ci rentrent méthodiquement dans l'avion sans un mot, sans un cri. La joie fait maintenant place à la

concentration. Décollage de Cana, le C130 s'éloigne pour revenir une quinzaine de minutes plus tard dans l'axe de la drop zone. Les portes s'ouvrent et les premiers parachutistes sautent hors de l'appareil ...

Après quelques jours de sauts intenses, tous nos parachutistes béninois étaient de nouveau qualifiés. Notre mission était réussie! Celle-ci s'est passée sans problèmes techniques et nous avons volé plus



de 25 heures en huit jours.

C-130 en support de troupes du Génie au Congo

Dans le cadre du (Programme du Partenariat Militaire) un C-130 a été mis en œuvre au Congo du 28 août au 7 septembre. Equipage de 9 personnes: les pilotes B. Baudewijn, S. Verhaert et K. Heffinck; flight engineers B. Brackx et R. Pauwels; loadmasters B. Flipekens et G. Van den Berghe; et enfin, J. Philips et Houben J du peloton Rav Air. La mission consistait en l'acheminement de personnel et de matériel afin de permettre aux nouvelles troupes congolaises du génie de construire un camp. La première idée de parachuter le matériel de construction dans la région de Likasi a été écartée. Le matériel et le personnel ont été acheminés par air de Kinshasa vers Lubumbashi. La fin du transport a été effectuée par route vers un camp difficile d'accès au nord de Lubumbashi près de Likasi. La formation par des militaires belges s'effectue suivant le concept «train the trainer» et s'étendra jusqu'en décembre.

Cinq vols ont été effectués de Kinshasa vers Lubumbashi, mais des missions de Kindu, Kananga, Kisangani et Bujumbura étaient aussi au programme. L'équipage a totalisé 45 heures de vol pendant ces journées intensives. Des problèmes moteurs les ont toutefois empêchés de revenir en

Belgique. Par la force des choses et avec peines à leur cœur d'aviateurs ils ont été obligés de laisser leur C-130 à Bujumbura et sont revenus avec leurs collègues de Brussels Airlines. Une équipe de dépannage et un moteur ont été acheminés quelques jours plus tard et le CH-11 pouvait donc aussi rejoindre sa base-mère.

Comme les choses peuvent changer: Escadrille A-400M Européenne à Melsbroek

Le 3 septembre le ministre de la Défense P. De Crem recevait la visite de son collègue français J-Y. Le Drian. Son projet d'envisager une escadrille de transport européenne à Melsbroek a été bien accueilli. Fin juin, les ministres européens de la défense avaient décidé de créer une escadrille de 12 nouveaux avions de transport A-400M (7 belges, 1 luxembourgeois, 2 français et 2 allemands). L'adaptation nécessaire de l'infrastructure exige un investissement de 150 millions d'euro qui seront payés par les pays participants.

«Comme les choses peuvent changer» s'est exclamé Brederol!

Sous le gouvernement Martens VIII (1988-1992) déjà, avec comme ministre des communications J-L. Dehaene certains imaginaient déménager le 15 Wing de Melsbroek vers Beauvechain afin de faire de la place sur l'aérodrome national pour plus de transport passagers et de fret. Ces projets ne sont toutefois pas concrétisés au vu des coûts très élevés pour la Défense et les déboires des sociétés de courrier comme DHL et Federal Express.

Les plans ont été mis au frigo jusqu'au gouvernement Verhofstadt I (1999-2003). Au conseil des ministres du 11 février 2000 il a donné mission au ministre de la défense A. Flahaut d'étudier le déménagement du Transport Aérien vers une autre base militaire.

Dès le 14 février 2000 Jo Huybens, ancien commandant du 15 Wing et président de l'ASBL Dakota, écrivait une lettre à I. Durant, ministre de la Mobilité et du Transport. Dans sa lettre il exprimait son inquiétude en matière de personnel et des coûts très élevés pour la Défense qui sont liés à ce déménagement. Au même moment débute une campagne qui rassemble un maximum de signatures

pour présenter une pétition au ministre en faveur du maintien du 15 Wing à Melsbroek. Dans un premier temps, les C-130 seraient déplacés vers Brustem, une base aérienne qui avait été abandonnée par la Force Aérienne quatre ans plus tôt.

Dans le DIRECT 2000/8, le ministre A. Flahaut s'adresse aux militaires «j'ai averti le gouvernement qu'un déménagement prendrait beaucoup de temps et constituerait un coup important pour le budget que la Défense ne pourrait pas couvrir». En ce temps-là encore, il n'en est rien sorti.

Aujourd'hui, 12 ans après, le gouvernement souhaite un 15 Wing à Melsbroek avec une escadrille de transport européenne....comme les choses peuvent changer!

L'A-330 ramène les derniers militaires de Kaboul



Lundi 15 octobre au matin, un Airbus A-330 décolle de Melsbroek vers Dusjanbe avec à bord une cinquantaine de militaires et du matériel pour l'ISAF en Afghanistan. L'équipage de douze personnes était constitué comme suit: les pilotes T. Dewulf, S. Heyman et W. Meukens; les stewards K. Regelbrugge, J. Cox, R. Deneve, J. Gondry, S. Latet, J. Van Bouwel et Y. Warmoeskerken; et les loadmasters I. cuypers et G. Geens. Après l'arrivée du C-130 de Kaboul, l'A-330 s'envole mardi soir de Dusjanbe pour atterrir à l'aube du mercredi 17 octobre à Melsbroek après une escale technique à Burgas (Bulgarie). Les 54 derniers militaires belges qui participaient à la mission de protection de l'aérodrome de Kabul International Airport (KAIA) étaient à son bord. La majorité des militaires de cette mission étaient déjà de retour. Depuis 2002, quelques 7.800 militaires belges



se sont relayés pour cette mission qui s'est terminée le 30 septembre.

Environ 350 militaires belges restent actifs en Afghanistan (Kaboul, Kandahar et Kunduz et Mazar-e-Sharif). Afin de continuer à leur fournir un support logistique et administratif ainsi que dans le domaine des communications opérationnelles et

sociales, il a été décidé de déployer un National Support Element (détachement NSE) au Camp Marmal près de Mazar-e-Sharif où se trouve le quartier général de l'ISAF Regional Command North.

De fin novembre au début janvier 2013, le Lieutenant-colonel aviateur F. Heeckhout, commandant du groupe de vol 15 Wing, assurera

la fonction d'officier de liaison dans le centre d'opération de l'ISAF Joint Command (IJC) à Kaboul.

«Special Aviation Award 2012» attribué au 15 Wing

L'ASBL «La Maison des Ailes» a été fondée en 1937. C'était une idée d'un de nos héros de la Première Guerre mondiale, le Major Willy Coppens de Houthulst. Pour fêter son 75^e anniversaire de manière spéciale et originale un «Special Aviation Award 2012» unique a été proposé. Les candidatures étaient réparties en quatre catégories (Aviation Militaire, Aviation civile non-commerciale, Aviation commerciale et Industries et organisations en support d'activités liées à l'aéronautique) avec des prix d'une valeur totale de 10.000 euro. Les catégories ont rassemblé 36 candidatures introduites par des organisations, sociétés, unités



militaires et personnes physiques. Dans la catégorie Aviation Militaire, le jury a décerné le «Special Aviation Award 2012» au 15 Wing de Transport Aérien pour son engagement continu les cinq dernières années dans des régions touchées par des conflits ou catastrophes naturelles. Le 15 Wing n'a pas uniquement soutenu les opérations belges en Afghanistan, Congo, Liban, Libye et Tchad, mais a aussi effectué des missions humanitaires en Haïti, Japon, Pakistan, Palestine et aux Seychelles. Le personnel du Wing au nombre de 950 est prêt sept jours sur sept et 24 heures par jour au service de la Défense et à celui de la Nation. Au nom du personnel du 15 Wing, le colonel Bernard Masuy a reçu le prix des mains du général e.r. C. Goossens, président du conseil d'administration de la Maison des Ailes le 3 octobre et ce, avec une fierté logique.

Remembrance Day 15 Wing & Old Timers

Le «Remembrance Day» annuel

s'est tenu le 9 novembre. Comme en 2011, cette cérémonie de commémoration était organisée en commun par le 15 Wing et les Old Timers. Dans la chapelle bondée, le



Padré Lateur a célébré une messe en hommage aux anciens du 15 Wing. Les équipages des huit accidents

d'avions du 15 Wing (1947-1996) ont été commémorés avec honneur et un hommage fleuri. Le bourgmestre de Steenokkerzeel, K. Servanckx et le colonel B. Masuy ont ensemble déposé une gerbe de fleur à la plaque commémorative de la catastrophe du C-130 à Eindhoven et au monument aux morts de la caserne Groenveld. Les colonels e.r. R. Geirnaert et G. Desmet ont déposé une gerbe au nom de tous les Old Timers. P. Erauw et Jean de Moreas représentaient les caporaux honoraires du 15 Wing et Jos Ackermans, directeur du Centre Dakota, déposait les fleurs au nom des membres de l'ASBL Dakota. Après la cérémonie d'hommage, quelques volontaires Dakota ont organisé une réception offerte par

les Old Timers aux quelques 160 personnes présentes. Après la réception dans l'espace de rencontre du Centre Dakota les participants sont passés à table pour une excellente moambe qui pour beaucoup d'anciens faisait penser au Congo.



Restore Dakota, Autumn 2012

