



DAKOTA *News*

N° 58 - Dec 2012



Padre Miller

Goma 2002

Inhoud



Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Dakota Flash



Blz 10 : Tien jaar geleden : C-130
naar de hel van Goma

Blz 16 : Martelange in vuur



Blz 20 : De “Grizzly-Atlas” story

Blz 24 : Padfre Miller, 18 jaar
aalmoezenier in de 15 Wing



Blz 28 : De 15 Wing vandaag

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

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans,
André Janssens

Layout : André Janssens

Vertaling : Jacques de Brouwer, Isabelle Hadermann, Gilbert Desmet, Philippe Chapelle, Marc Philips

Foto's : Axel Vermeesch, archief Dakotacentrum, Defensie

Druk : Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch

Adres : Dakota - 15 Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

Tel : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51

e-mail : secretariaat@dakota15wing.be

Openingsuren: maandag & donderdag, van 14 tot 18U

Jaarlijkse bijdrage als lid “Dakota” : 15 Euro te storten op rekening nr. IBAN BE11 4381 0641 2148 van de VZW

Website : www.dakota15wing.be

Editoriaal

Het jaar 2012, twintigste levensjaar van onze vereniging, was alweer een druk jaar. We ontvingen veel bezoekers, slaagden erin om u drie nummers van Dakota News te bezorgen, gingen verder met het samenstellen van een boek over de Force Aérienne Tactique Congolaise (FATAC), en met de restauratie van onze Dakota DC-3. Onze vrijwilligers, SABCA en de leerlingen van het technisch onderwijs ZAVO zorgden er voor dat de romp, de wieg, de vleugels en de staart prachtig hersteld werden en in de kleuren gezet van de DC-3 in dienst bij de 15 Wing. In augustus overleed Padre Victor Miller. Hij was 18 jaar de geliefde aalmoezenier van de 15 Wing. Onze hoofdredacteur Axel Vermeesch ging op zoek naar enkele getuigenissen en herinneringen aan hem die hij voor u samenbrengt een artikel.

In oktober kende het "Huis der Vleugels" de "Special Aviation Award 2012" in de categorie Militaire Luchtvaart toe aan de 15 Wing Luchttransport. Wij wensen de bevelhebber en het personeel van de 15 Wing van harte proficiat met het bekomen van deze prijs, en zijn bijzonder fier dat Dakota heeft kunnen meewerken bij het opstellen van de kandidatuur 15 Wing. U kan hierover lezen in de rubriek "15 Wing vandaag".

In het hoofdartikel in dit nummer vertelt flight engineer Eddy Vercruysse de belevenissen van een bemanning C-130 gedurende een humanitaire opdracht in januari 2002 naar de hel van Goma in Oost-Congo.

In de rubriek "Kleine Geschiedenis", gaan wij 45 jaar terug naar de ramp in Martelange. Dokter Raymond Bechtholt getuigt over een zeer emotionele medische evacuatie. Het toekomstig vliegtuig van de

15 Wing zal niet Grizzly heten, maar Atlas. Mike Arren geeft u de vooruitgang in het Europese A400M-programma in "De Grizzly/Atlas story".

Het nieuwe jaar staat voor de deur. Wij moeten dan ook weer beroep doen op de financiële steun van onze leden. Zij is noodzakelijk voor het voortbestaan van het DAKOTA Documentatiecentrum, om ons patrimonium te restaureren en te onderhouden. Om deze redenen, en om zeker te zijn dat uw DAKOTA News zonder onderbreking ontvangt, verzoeken we u uw bijdrage voor 2013 zonder verwijl te willen storten. Alle informatie vindt u hieronder.

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

René Hoeben
Voorzitter

Lidgeld 2013

Wij verzoeken u uw bijdrage van 15 euro voor 2013 te willen overmaken op ons rekeningnummer BE11 4381 0641 2148. Wij danken u bij voorbaat.

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

Ter herinnering: gecombineerd lidmaatschap "Old Timers 15 Wing" en "Dakota Documentatiecentrum 15 Wing" is voor de rechthebbenden nog steeds mogelijk door storting van 28 euro op rekening BE12 7512 0395 7492 van "Old Timers 15 Wing."

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

Dakota Flash

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Restore Dakota

- Op 10 september brengt leraar Jan Vandijk een eerste verkenningsbezoek met de studenten vliegtuigtechniek schooljaar 2012-2013 van ZAVO.

Voor 6VT (eindwerk) zes nieuwe: Mario De Bontridder, Dario Grisotto, Timothy Claerhoudt, Kasper Van Hoegaerden, Olivier Van Craenbroeck en Thijs Moens.

Voor 7VTc (stage) drie nieuwe: Bram Bogaerts, Joachim de Wit en Yann Dooms en drie uit vorig schooljaar Maarten Coudenys, Bavo Peeters en Pieter Savat.

de oude Dakota!

– Hoofdredacteur A. Vermeesch brengt op donderdag 30 september een bezoek aan Firmin Henrard, in Mohiville (Hamois). Hij is een luchtvaartenthousiast, doet aan zweefvliegen en ULM-vliegen. In zijn atelier met uitzicht op het prachtig Condroz-landschap restaureert hij auto's en vliegtuigjes. Voor het Brussels Air Museum werkte hij mee aan de restauratie van enkele van de eerste Belgische vliegtuigen. Voor onze VZW Dakota overtrok hij in september en oktober de beweegbare vleugel- en staartdelen van onze DC-3 met een ultrasterke polyester stof met een duurzaamheid

maanden schilderde Jean op woensdagen rustig verder om de DC-3 zijn definitief kleed te bezorgen: witte



romp met blauwe lijn (20 Smaldeel), de Belgische "cocarde" en registratie op romp en vleugels. De blauwe kleuren op de C-119 werden vervangen door groene als herinnering aan het 40 Smaldeel. Nu zijn de drie smaldelen in ons vliegtuigenpark vertegenwoordigd: Pembroke van het 21 Smaldeel met rode lijn, Flying Boxcar van het 40 Smaldeel met groene kleuren en de Dakota van het 20 Smaldeel met blauwe lijn.



Reeds op maandag 17 september, hun eerste werkdag, krijgen de leerlingen van leraar Jan per twee een project toegekend, maar eerst gaan zij aan de slag voor het schoonmaken van de zwaar toegetakelde "wheel bays" van

van 30 jaar.

– Op 8 oktober haalt Jean Dries een vleugeluiteinde en enkele andere stukken van een DC-3 op bij de heer Eddy Campers in de Boekenberglei te Deurne.

– Ook bij SABCA klopte Jean Dries aan. In de SABCA-ateliers werden een tiental van de moeilijkste stukken opnieuw gemaakt of gerestaureerd, o.a. twee deurtjes die zich onderaan de romp van de DC-3 bevinden en toegang moeten geven tot de kabels en batterijen.

– De voorbije vier

Jaarlijkse BBQ "onder de vleugels"

Op maandag 20 augustus vond, onder een stralende zon, onze traditionele BBQ plaats. Deze BBQ vond voor de eerste keer in 2004 plaats onder de vleugels van onze Flying Boxcar op initiatief van Jean Dries en zijn team "Restore Boxcar". Door de jaren heen groeide dit initiatief uit tot een grote BBQ in de ontmoetingsruimte van de VZW Dakota. Deze keer genoten 65 personen van de uitstekende atmosfeer. Naast onze vrijwilligers en hun partners waren ook talrijke genodigden aanwezig waaronder enkele militairen uit Bevekom die steeds bereid zijn ons te helpen bij de restauratie van onze DC-3 Dakota. Nono zorgde opnieuw voor een lekker aperitief en het dessert. Onze vrijwilliger Chris en partner Lea zorgden voor de aperitiefhapjes en het sappige BBQ-vlees. Het messpersoneel van de 15 Wing maakte vele frisse groenten klaar en directeur Jos begeleidde het team "Restore Boxcar" aan de BBQ. Onder de genodigden mocht onze voorzitter de generaals M. Terrasson





en W. Debrouwer, verwelkomen, alsook de bevelhebber van de 15 Wing kolonel B. Masuy met enkele van zijn naaste medewerkers.

Daarna genoten zij nog van een gezellig praatje met anciens uit de 15 Wing en een Dakota-bier in onze ontmoetingsruimte.

kolonel B. Masuy. Bij deze gelegenheid overhandigt de kolonel een cheque van 500 euro aan onze voorzitter generaal b.d. R. Hoeben. Met deze gift geeft de kolonel blijk van zijn waardering en die van het personeel van de 15 Wing voor het werk van Dakota, in het bijzonder voor de hulp bij het opstellen van het dossier als kandidaat voor de "Special Aviation Award 2012" uitgereikt door het Huis der Vleugels op 3 oktober (zie ook rubriek "De 15 Wing vandaag").

Remembrance Day 2012

Op vrijdag 9 november komt heel wat volk opdagen voor de viering van de jaarlijkse Remembrance Day. Op die dag herdenken de anciens en het actief personeel van de wing hun overleden collega's. A. Vermeesch

Prins Filip krijgt Dakota News

Dertig jaar geleden reikte Koning Boudewijn de vleugels van piloot van de Luchtmacht uit aan zijn neef Prins Filip. Om deze verjaardag te vieren nodigde de vereniging "Veilles Tiges de Belgique" (VTB), die dit jaar 75 jaar bestaat, de prins uit om erelid te worden. Prins Filip aanvaardde deze uitnodiging en woonde op dinsdag 11 september de receptie bij in het "Huis der Vleugels" te Brussel.

Na de verwelcoming en de toespraak van generaal b.d. Michel Mandl, voorzitter van de VTB, nam Prins Filip de tijd om met ieder van de aanwezige leden enkele woorden te wisselen. Onze hoofdredacteur A. Vermeesch kreeg aldus de gelegenheid de prins wat informatie te geven over onze vereniging en hem de laatste drie nummers van Dakota News te schenken.

Family Day 15 Wing

Op woensdag 12 september hield de 15 Wing haar jaarlijkse Family Day. Voor de familieleden van het personeel van de eenheid werden talrijke activiteiten, waaronder vulgarisatievluchten op C-130, aangeboden.

Dit jaar deed het Dakota Documentatie Centrum voor het eerst haar deuren open op die dag. Een tiental families werden door Axel Vermeesch en Hubert Verstraeten ingewijd in de geschiedenis van de 15 Wing en het vliegveld van Melsbroek.



Traditioneel breugelfeest

Op vrijdag 9 oktober genieten 129 leden en sympathisanten van een uitstekend breugelfestijn dat door koks van de mess 15 Wing was klaargemaakt. Het personeel van de mess en de vrijwilligers van Dakota zetten hun beste beentje voor om voor een aangename sfeer te zorgen. Onder de gasten zijn mevrouw en

vertegenwoordigde onze vereniging bij de hulde van de Vlieggroep aan de bemanning van de CH-06 gestorven te Eindhoven in 1996. In naam van de Dakota-leden legde J. Ackermans bloemen neer bij het monument in de kazerne Groenveld voor de bemanningen gevallen in bevolen dienst. Na de mis opgedragen door Padre M. Lateur, begaf iedereen zich naar het Dakota Historisch Centrum





voore de receptie aangeboden door de Old Timers en verzorgd door enkele Dakota-vrijwilligers.

Groot schaalmodel C-119 Flying Boxcar

Op maandag 19 november schonken Frank De Ridder en zijn vriend Hansi De Ridder op advies van Danny Cabooter, directeur van het Stampe &

modelclub "de Condors" en heeft deze C-119 verschillende keren radio-geleid de lucht ingestuurd. Dit prachtige schaalmodel zal een ereplaats krijgen in onze lokalen.

Leden schrijven ons

Leon Bergmans, ancien 15 Wing: "Mijn felicitaties met de nieuwe Dakota

De VZW Dakota dankt:

Bernard Masuy, bevelhebber van de 15 Wing, die ons in naam van het personeel een cheque van 500 euro schonk voor de restauratie van onze DC-3 Dakota.

Eddy Campers voor het schenken van een vleugeluiteinde en enkele andere onderdelen voor de restauratie van onze DC-3.

Hendrik Lenaert, luchtvaartenthousiast, die ons een verzameling tijdschriften uit vervlogen tijden bezorgde.

De heren Lefevre, Rodriguez en Trolio, respectievelijk directeurs en repair manager bij SABCA.

Frank De Ridder voor het schenken van een grote maquette van de C-119 "Flying Boxcar".

Juri Nys die onze VZW Dakota een nieuwe "SONY DVD player" schonk.

Axel Vermeesch voor het ontwerpen, laten maken en schenken van twee vlaggen "Dakota Historical Center 15 Wing".

Majoor Q. Aelvoet en personeel van het 20 Smaldeel voor het schenken aan talrijke geschenken gekregen als waardering bij operaties uitgevoerd in een ver verleden.

Wij danken volgende de groepen voor hun bezoek:

- 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)



Vertongen Museum te Deurne, onze vereniging een schaalmodel C-119 met spanwijdte van vier meter en in de kleuren van de het 40 Smaldeel van de 15 Wing. Frank was lid van de

News 57, aan de hoofdredacteur en zijn medewerkers. Als ancien van de FATAC kan steeds beroep op mij gedaan worden voor het samenstellen van het geplande herinneringsboek."

Tien jaar geleden: C-130 naar de hel van Goma

Sedert de onafhankelijkheid van Congo in 1960 en tot op vandaag is het zelden rustig geweest in de Oost-Congolese grensstad Goma: soldaten en rebellen uit o.a. Congo, Rwanda en Oeganda (FPR, FDLR, LRA, M23, enz ...) soldaten uit Rwanda en Oeganda, vluchtelingen, kampen, NGO's, cholera, Banyamulenge, Hutu's, Blauwhelmen (MONUC en MONUSCO, grondstoffen en ... vlukaanuitbarstingen. De bemanningen C-130 van de 15 Wing kennen het gebied! Flight engineer Eddy Vercruyse vertelt:

18 Januari 2002, het is vandaag vrijdagmiddag en de werkweek zit er bijna op. Ik heb zojuist een lekkere kop verse soep gekregen van onze barman Jokke en begin net aan mijn boterhammen als op de radio het middagjournaal begint. De nieuwslezer somt de "headlines" op. Ik spits mijn oren als ik de naam Congo hoor. Een collega flight engineer heeft iets opgevangen over een vulkaanuitbarsting in Goma, maar hij is niet zeker. Meteen wordt ons vermoeden bevestigd: de vulkaan Nyiragongo nabij Goma is opnieuw uitgebarsten en de lava heeft enkele volksbuurten overspoeld en de oevers van het Kivu-meer bereikt.

Al snel wordt er in de bar van het 20 Smaldeel gespeculeerd over een eventuele opdracht richting oude kolonie en meteen duiken ook enkele sappige en gekruide "war stories" op uit lang vervlogen tijden.

Het flitst ook door mijn hoofd dat ik morgen stand-by ben; je weet maar nooit. Na het middagmaal neem ik contact op met het Single Airtransport Management Office (SAMO) dat instaat voor de zendingen, maar er is (nog) geen aanvraag of aanwijzing voor een eventuele humanitaire opdracht. Met een gerust gemoed en hopen op een rustig weekend vertrek ik die vrijdag in de late namiddag richting Vlaamse Ardennen.

Net een half uurtje thuis aangekomen wordt valt mijn hoop in duigen want de telefoon rinkelt, ja... 't is de 15 Wing! Het Rode Kruis wil dringend tenten en dekens overvliegen voor de duizenden daklozen in en rond Goma. Ik vertrek morgennamiddag richting Centraal-

Afrika. Meteen denk ik even dat dit wel eens avontuurlijker zou kunnen worden dan een rustig weekendje thuis. Nu nog de familie inlichten en een zomerse valies klaarmaken in putje winter. Zaterdagnamiddag komt de lading toe in Melsbroek en men voorziet op te stijgen rond zes uur 's avonds.

Als ik zaterdagmorgen rond vier uur in Melsbroek aankom, is er al vrij veel beweging rond het vliegtuig CH-12. Bij nader toezicht blijken er enkele TV-ploegen te zijn die het laden van de C-130 filmen, wat altijd een positieve invloed heeft op de werkvijver van sommige diensten van de 15 Wing. De volledige bemanning is aanwezig: boordcommandant T. Flamant, copiloot W. Van den Bergh, loadmaster D. Boesman en ik zelf als flight engineer.

Alvorens aan onze "pre-flight" inspectie te beginnen gaan we nog even langs bij de "wing operations" en daar blijkt meteen dat er nog enkele diplomatieke problemen zijn voor het overvliegen van bepaalde landen, met als gevolg dat we vandaag enkel tot in Caïro kunnen vliegen en daar horen en zien we wel verder. De nacht is ondertussen gevallen als onze C-130 op de piste 25R van Zaventem opstijgt en koers zet richting Egypte.

Na een zorgeloze vlucht van zes uur landen we kort na middernacht op de internationale luchthaven van Caïro. Hier is men op de hoogte van onze komst; de "handling agent", de brandstof en een verantwoordelijke van de ambassade staan voor ons klaar. Maar niettegenstaande alle hulp



is het al snel halftwee in de morgen als we het Movenpick hotel bereiken naast de luchthaven.

Nu snel "inchecken", ons verfrissen, omkleden en de bar van het hotel induiken om enkele Egyptische Stella's tot ons te nemen om de nachtrust te bevorderen. 's Anderendaags, even na het middaguur hebben we afspraak voor het tweede deel van onze trip richting zuiden. Nog steeds blijken er diplomatieke problemen te zijn voor de overvlucht van Ethiopië, Eritrea en Sudan. Voorlopig is onze eindbestemming de Rwandese hoofdstad Kigali. Het belooft alvast een lange en zware dag te worden.

We overvliegen de zandbak van de Egyptische woestijn, de Saudi-Arabische kustlijn langs de Rode Zee en de Golf van Jemen. Vijf uur na ons vertrek landen we in de duisternis van Djibouti voor een "refuelling". Hier verloopt alles vrij vlot en minder dan een uur later stijgen we opnieuw op, nu richting Nairobi in Kenya via een omweg over Somalië. Even denk ik: hier kan je maar beter geen problemen krijgen; maar de vlieggoden zijn ons gunstig gezind. Tijdens deze vlucht viert de evenaarsdoop van onze jonge copiloot "Mickey" Van den Bergh. Hij doorstaat alles met brio en is nu ook "n'en echten".

Na opnieuw vijf uur vliegen landen we in het holst van de Afrikaanse nacht in Nairobi. Ook hier verloopt de "handling" vlot en met een vriendelijke

“jambo” en “kwaheri” kiezen we terug het luchtruim richting Kigali voor iets minder dan twee uur vlucht. In de vroege morgen van 21 januari beginnen wij de daling naar Kigali. Het was al van 1994 geleden dat ik daar geweest was en de herinneringen eraan zijn niet zo mooi. De landing gebeurt vlekkeloos en eenmaal op de parking worden de motoren stilgezet. Een absolute stilte overvalt ons. Moe maar tevreden verlaten we de cockpit na zestien uur prestaties. De militaire attaché en militairen van de ambassade waaronder enkele DAS-leden verwelkomen ons hartelijk. Het is dan ook een prettig weerzien met enkele oude vrienden, zoals Benoît

douaneformaliteiten wordt het wat te veel, ik heb er even genoeg van! Ik word overrompeld door herinneringen en krijg er kippenvel van: de bliksems van de mortieraanvallen, de vuursalvo's, het loeien van de stalinorgels, de uitgeputte en gekwetste vluchtelingen, het roepen en wenen van kinderen en de doordringende blikken van ouders die maar niet geloofden wat ze zagen gebeuren. Dit zal niet lang duren, maar mijn mentale afwezigheid gaat niet ongemerkt voorbij voor de twee piloten. Acht jaar geleden waren zij er nog niet bij gedurende de genocide in het kader van UNAMIR en de operaties “Silver Back” en “Blue Safari”. Enkel

De vlucht in een Oekraïense Mi-8 is een avontuur, voorzien van airco via open vensters en comfortabele houten banken. Na het overvliegen van het land der duizend heuvels naderen we het Kivu-meer, Gisenyi en de stad Goma waar nog altijd rook boven hangt. Die twee steden liggen dicht bij elkaar en zijn enkel gescheiden door de staatsgrens.

Vanuit de lucht zien wij duizenden vluchtelingen, wachtend op de oevers van het Kivu-meer om met de veerboten te ontsnappen uit de hel. Boven het centrum van Goma klimt een grote rookwolk omhoog. Later vernemen wij dat een depot van ontvlambare producten ontploft was bij de plundering ervan; zeker een roker onder de plundersaars. Als we aankomen in Gisenyi zien we dat de piste over de ganse lengte van 3.000 voet in perfecte staat is. Het zou dus mogelijk zijn om onze lading hier af te zetten in twee rotaties.

De helikopter brengt de vulkanologen naar de krater van de Nyiragongo en zal ons in de loop van de namiddag oppikken op het vliegveld van Gisenyi voor de terugvlucht naar Kigali. Wij maken kennis met de lokale autoriteiten en met de UN-officier, een vriendelijke Senegalese kolonel

die meer landen had gezien dan een légionnaire en meer van het Belgisch voetbal weet dan wij. Hij bezorgt ons een van de duurste dranken in de streek: een fles bruisend bronwater. Hij slaagt er ook in ons een plaats te bezorgen in een UN-helikopter naar Goma. Een half uur later overvliegen wij de plaats van de ramp.

In Goma kunnen we amper onze ogen geloven, drie enorme lavastromen van een halve kilometer breed hebben alles op hun weg verwoest dwars doorheen het centrum van de stad. Er steekt alleen nog een stuk beton van de kathedraal door de lava heen. Ook de luchthaven is half overspoeld. De helikopterpiloot overvliegt de landingsbaan op enkele meters boven de tarmac en meet met de GPS exact de resterende afstand van de piste. Hier blijkt dus nog een 6.000 voet van de oorspronkelijke 12.000 voet beschikbaar te zijn. Dus meteen een tweede optie om onze humanitaire



die vroeger op de MTB (Militaire Technische Bijstand) in Kigali werkte. Meteen hebben ze ook goed nieuws voor het verder verloop van de zending. De lading blijft aan boord en we zullen per helikopter van de VN de pistes van Gisenyi en Goma verkennen om eventueel onze lading dichterbij de plaats van de ramp af te zetten.

Afspraak om 9u, minder dan vier uur na onze landing! Even uitrusten is nog niet aan de orde van de dag. In een witte jeep worden we over lange lanen naar het nieuwe hotel «Gorilla» gebracht op het hoogplateau van de hoofdstad. We bewonderen de zonsopgang in de mist die de heuvels rond Kigali omringt.

We hebben juist de tijd om in het hotel te registreren, een douche te nemen en een stevig ontbijt te verorberen met Rwandese eieren en exotisch fruit. Als we gevraagd worden terug te keren naar de luchthaven voor de

loadmaster D. Boesmans was er toen ook bij en ook hij blijft niet ongevoelig. De tijd lijkt te hebben stilgestaan, de sporen van mortierinslagen op de parking, de sporen van kogelinslagen op de muren van de luchthaven. Alles is er nog zoals toen, enkel de mensen zijn veranderd, zij lachen niet meer zoveel als toen en spreken bijna allen Engels in plaats van Frans.

Drie uur na onze aankomst in het hotel vertrekken we alweer naar de luchthaven waar we verwelkomd worden in de VIP-kamer door de Rwandese minister van Transport. Hij zal met ons meevliegen in de helikopter samen met een Zweed van het Rode Kruis en enkele vulkanologen. Naar het lijkt zijn de plaatsen aan boord van de helikopter duur. Enkele televisieploegen werken met armen en ellebogen om aan boord te geraken waardoor onze loadmaster niet van de partij is, maar het hindert hem niet. Rond 11u stijgen we op richting Kivu.

lading in Goma te krijgen. De keuze ligt in Brussel en bij het Rode Kruis, de opdrachtgever van onze zending.

Zittend op de trappen van het luchthavengebouw van Gisenyi en wachtend op de helikopter naar Kigali worden we opgeschrikt door een hevige aardbeving. Enkele ogenblikken later staan we 30 meter verder in het gras, terwijl de zwarten met ons lachen. Zij zijn dit blijkbaar meer gewoon en rennen niet meer opgeschrikt weg bij de eerste bevingen. Eindelijk, om 16u, stijgen we op en landen vermoeid na 27 uur prestaties in Kigali. Bij aankomst krijgen we te horen dat onze verkenning een maat voor niks geweest is, aangezien het Rode Kruis net beslist heeft om onze lading over te laden op vrachtwagens en met veel vlagvertoon over de Rwandese wegen Congo binnen te trekken, voor het oog van de media uit de ganse wereld.

Nu nog even een "combat nap" en vanavond gaan we lekkere kip met frietjes eten bij Lando. Dit is een lokaal open lucht café-restaurant naar Afrikaanse normen met lokale cultuur. Vanavond is er veel volk, want er is voetbal op TV: de Afrika Cup. Er heerst een uitbundige sfeer met veel lawaai en het lokale bier Primus vloeit rijkelijk.

Op dinsdagmorgen 22 januari slaan we het ontbijt over en genieten van een lekker middagmaal in het restaurant van ons hotel: verse avocado met garnalen in cocktailsaus en een dikke sappige Rwandese steak. Omdat de diplomatieke problemen ons blijven achtervolgen, wordt voor de terugvlucht naar Melsbroek een alternatieve route gekozen via Cotonou in Benin. Maar dit is zonder rekening te houden met de Belgische diplomatie. Vandaag is minister van Buitenlandse Zaken Louis Michel in Kigali aangekomen en wil vanavond nog in Nairobi geraken. Onze plannen vallen dus in het water; wij maken ons klaar voor een vlucht naar de Keniaanse hoofdstad. Het verdere verloop van de missie zien we later wel.

Het is reeds donker als onze minister zijn gesprekken beëindigd heeft met de Rwandese president en aan boord komt van de C-130. Klaar om op te

stijgen worden de motoren op volle kracht geplaatst en worden de remmen gelost. Het vliegtuig accelereert en de wielen verlaten de grond, de copiloot selecteert het landingsgestel op.

Net op dat ogenblik horen we een luide knal, alle digitale motorinstrumenten van motor nr 2 tollen in alle richtingen, de piloot voelt iets in de vluchtcontroleorganen en ik roep: "flame out engine number two". Op dat eigenste ogenblik roept de loadmaster: "fire engine number two". De boordcommandant zorgt dat het vliegtuig hoogte en snelheid houdt en de "engine shut down procedure" wordt vlekkeloos uitgevoerd zoals gedrild tijdens de "flight simulator training" in Atlanta USA. De motor staat stil, de schroef in vaanstand, maar het vuur is nog niet gedoofd. De spanning en de stilte in de cockpit is te snijden, maar iedereen weet wat en hoe dat te doen. Plots

door naar Nairobi waar we beschikken over een lange en goed verlichte landingsbaan en prima hulpdiensten. Ondertussen zijn ook onze passagiers op de hoogte gebracht van het voorval en van de genomen beslissing. Na anderhalf uur vlucht op drie motoren zetten we onze kist veilig neer op luchthaven Jomo Kenyatta in Nairobi. Minister Louis Michel, die toch al iets gewoon is met de vliegtuigen van de 15 Wing, feliciteert de bemanning voor de getoonde beroepsbekwaamheid en koelbloedigheid. Voor de minister is het avontuur nog niet gedaan. Zijn KLM-vlucht heeft vier uur vertraging en bij aankomst in Zaventem is zijn bagage zoek.

Voor onze bemanning zit de reis er voorlopig op. Het is nu wachten op de depannage vanuit Melsbroek. Enkele dagen later werd onze motor nr 2 vervangen door onze technici van de



meldt de loadmaster het verlossende nieuws uit de cargo: "fire out". Een zucht van verlichting gaat door de cockpit. Eerst nog even controleren of er geen systemen beschadigd zijn; het valt al bij al nogal mee. Maar wat is er gebeurd? Gewone "flame out", "birdstrike" of zijn we beschoten? Allemaal vragen zonder een onmiddellijk antwoord.

Snel wordt in de cockpit besproken en gerekend welke de mogelijkheden zijn voor het verder verloop van de vlucht. Er zijn drie opties: terugkeren naar Kigali, 50 minuten doorvliegen naar Entebbe aan het Victoria-meer of toch 1u30 vliegen naar Nairobi met Mombassa als uitwijkingsvliegveld. Wij kiezen de derde optie en vliegen

15 Wing. We kregen de bevestiging dat we een "birdstrike" hadden overleefd. Een geluk bij een ongeluk trouwens: de blusinstallatie had niet correct gewerkt maar het vuur doofde op natuurlijke wijze! Met dank aan de patroonheilige van de vliegeniers!

Acht dagen na ons vertrek uit Melsbroek, keren wij op 26 januari terug met depannage-vliegtuig CH-03 in een non-stop vlucht Nairobi - Melsbroek van 13 uur. Wat een week!

(Dit artikel werd gepubliceerd in Tenacity 01/2004 en bijgewerkt door A. Vermeesch en E. Vercruysse)

45 jaar geleden:

21 augustus 1967, Martelange in vuur

Door Raymond Bechtholt en Axel Vermeesch

Het was snikheet op maandagmiddag 21 augustus 1967 in Martelange, een liefelijk stadje met 1.500 inwoners op de grens met het Groothertogdom Luxemburg. De grote baan N4 loopt door het dorpje over de brug op de Sûre.

Om maandagvoormiddag na de kermiszonntag vindt traditioneel een misviering plaats om 11u30, gevolgd door een processie die over de brug naar het kerkhof gaat om de overleden familieleden en de slachtoffers van beide oorlogen te herdenken. Daarna nemen de deelnemers nog een gezellige aperitief in de herbergen van het centrum.

Het is 12u15 als een hevige explosie het dorpscentrum doet trillen. Een Franse tankwagen geladen met 47.000 liter LPG, komende uit Nederland is op weg naar Metz. Aan hoge snelheid raakt hij eerst een elektriciteitspaal en daarna de muur op de brug. De losgerukte hoogspanningskabel van 15.000 volt veroorzaakt een vuurzee. Op slag is de feeststemming verdwenen. Niemand weet wat er is

gebeurd.

Wat de feestvierders te zien krijgen is hallucinant. In een straal van 500 meter



rond de brug over de Sûre is bijna alles verwoest. Een hotel, een apotheek een schrijnwerkerij, een kruidenierswinkel en enkele huizen zijn ingestort of staan in brand. Het benzinestation ARAL is verdwenen. Langs de weg

lopen mensen in brandende kleren en staan een vijftigtal brandende auto's. Aan de brug staat een uitgebrande Nederlandse auto met kampeerwagen en tweehonderd meter voorbij de brug ligt een opengereten brandende tankwagen.

Wat de inwoners van Martelange reeds jaren vrezen is bewaarheid geworden! Waarschijnlijk hebben de remmen van de tankwagen begeven bij de daling van de N4 richting Luxemburg.

Voor de bestuurder van de tankwagen en de vier inzittenden van de Nederlandse auto is alle hulp te laat. Massaal komen hulpdiensten en militairen uit de streek toegestroomd, ook uit het Groothertogdom. De talrijke gekwetsten en verbranden worden afgevoerd naar de hospitalen van Bastogne, Aarlen, Luik, Cockerill-Ougrée en Ettelbruck.

Ook in de 15 Wing te Melsbroek wordt alarm geslagen! Een vliegtuig moet dringend naar Luxemburg vliegen om de vele zwaarverbrande slachtoffers over te brengen naar gespecialiseerde klinieken in Brussel.

Als de eenheidsdokter R. Bechtholt





wordt opgebeld, krijgt hij weinig informatie over de te vervoeren patiënten. Terwijl inderhaast een C-119 Flying Boxcar wordt uitgerust met 12 brancards stelt dokter Bechtholt

Kortenberg, 5 november 2012, kolonel-geneesheer b.d. R. Bechtholt herinnert zich:

Toen ik met mijn medisch evacuatie

zonder problemen en na een veertigtal minuten landden wij op het vliegveld van Luxemburg. Wij kregen een zeer rudimentaire uitleg voor elk van de patiënten die we evacueerden. Gedurende de vlucht naar Melsbroek hadden wij continu aandacht om de zwaarverbranden te begeleiden en te verzorgen met pijnstillers, want sommigen kermden van de pijn. Het moeilijkste gedurende de vlucht was het vervangen van de leeggelopen baxters. Terug in Melsbroek, waren de mannen van mijn team en ik zelf heel blij dat er onder weg niemand gestorven was. Later vernam ik dat de zeven zwaarverbrande slachtoffers allen gestorven waren. Ik heb veel medische evacuaties per vliegtuig meegemaakt in mijn loopbaan, maar deze korte vlucht op 21 augustus 1967



zijn Medical Evacuation Team samen: adjudant T. Janssens; de korporaals R. Vandenbroeck, J. Maiscoq en P. Roossens; en de dokter- KRO. De C-119 stand-by crew zal de opdracht uitvoeren (namen van de bemanning niet gekend).

Bij aankomst in de hoofdstad van het Groothertogdom staan de ambulances klaar met zeven zwaarverbranden alsmede een moeder met haar kind die in een lichtere graad verbrand waren. Het is 17u15 als de C-119 landt op Melsbroek en de negen slachtoffers in de klaarstaande ziekenwagens overgeladen worden om naar hospitalen van Schaarbeek en Sint-Pieters-Woluwe gebracht te worden.

Tegen de avond wordt de omvang van de ramp duidelijk: 22 doden en 120 gekwetste of verbrande slachtoffers. De schade wordt geraamd op 100.000.000 BF.



team aankwam bij de C-119 Flying Boxcar was de bemanning reeds aanwezig. De laadruimte van het toestel, waarin wij onze brancards moesten herschikken was zeer vuil. Overal lag nog modder, waarschijnlijk afkomstig van vervoer van voertuigen van de paracommando's. Ik had nog nooit zo'n vuil vliegtuig gezien!

Eenmaal in de lucht, ik denk rond 15u, doorliepen wij nog eens de medicatie die wij meegenomen hadden en de toepassing ervan bij verzorging van brandwonden. De vlucht verliep

was de meest pijnlijke en emotioneel de zwaarste.

Reeds in 1962, na het behalen van mijn "flight surgeon wing" in San Antonio Texas, had ik het medisch commando van Landsverdediging op de hoogte gebracht van het bestaan aldaar van een centraal militair brandwondencentrum. Misschien gaf het drama van Martelange de "boost" tot het oprichten van het brandwondencentrum in het militair hospitaal van Neder-Over-Heembeek.

“The Grizzly/Atlas story” (7)

Door Mike Arren

Vanaf nu zullen wij de naam “Grizzly” verder gebruiken als het gaat over de prototypes en de naam “Atlas” zal gebruikt worden voor de in serie gebouwde vliegtuigen. Misschien is een nieuwe titel nodig

voor deze rubriek. Voorstellen van lezers zijn altijd welkom!

Augustus

– De Grizzly-vloot heeft de kaap van de voorziene 3.700 vliegreuren gehaald in 1.250 vluchten. De eerste drie productietoestellen Atlas zijn nu in de eindfase van hun assemblage te Sevilla. Daarnaast zijn er tien andere Atlassen in verschillende fasen van hun assemblageproces.

September

– Op 10 september arriveerde Grizzly 4 in Berlijn voor deelname aan ILA Berlin van 11 tot 16 september. Airbus testpiloot Karl-Heinz Mai gaf een indrukwekkende show ten beste

gegeven. Op ILA raakt bekend dat het Zwitsers bedrijf RUAG zijn rol in de ondersteuning van Luftwaffe-vliegtuigen wil versterken door ook onderhoud te voorzien voor de A400M waardoor RUAG in concurrentie treedt met EADS.

– Op 19 september hebben Airbus Military en de Zuid-Afrikaanse staatsmaatschappij Denel Aerostructures een herziene overeenkomst voor de productie van grote onderdelen voor de Atlas-romp ondertekend; en dit ondanks het schrappen van de Zuid-Afrikaanse order voor acht Atlassen in 2009.

– Op 26 september heeft generaal D.R. Saad van de Royal Malaysian Air Force, een testvlucht met een Grizzly uitgevoerd vanaf Toulouse. Hij vond de Grizzly een echt pilotenvliegtuig

en kijkt uit naar het moment waarop de Atlas in gebruik wordt genomen door de RMAF.

Oktober

– Op 8 oktober maakt Antonov

bekend dat zijn An-70, concurrent voor de A400M, deelgenomen heeft aan de Aviasvit-XXI airshow in Oekraïne in september. De An-70 heeft een modificatie avionica-programma ondergaan waardoor deze, volgens Antonov, zijn voornaamste concurrent, de A400M, voorbijstreeft. Volgens een nieuw productieplan zal de eindassemblage van de An-70 in de Russische KAPO-fabriek gebeuren, terwijl de propfan-motoren Progress D-27, vleugels en staart in Oekraïne worden gefabriceerd. De An-70, die een lange en problematische ontwikkelingsperiode heeft doorgemaakt, zal aangekocht worden door de Oekraïense en de Russische luchtmachten (de laatste zal tegen 2020 zo'n 60 exemplaren ontvangen).

- Op 9 oktober meldt Flight International dat Japan overweegt om 40 exemplaren van de Kawasaki C-2 aan te schaffen voor zijn nieuwe militaire transportvloot. De door twee General Electric GE90 turbofans aangedreven C-2 is net als de An-70 een concurrent voor de A400M.

- Op 16 oktober heeft Grizzly 1 een simulatie van een air-to-air refuelling met een Transall C-160 succesvol uitgevoerd. De twee vliegtuigen hebben 20 "droge" contacten gemaakt. Na succesvolle "droge" contacten, die eerder ook met de VC-10, de A330 MRTT werden uitgevoerd, is de Grizzly nu echt gereed voor echte testen, die voor begin 2013 gepland zijn.

November

- Op 16 november heeft Grizzly 5 de

capaciteit (IOC) ten vroegste in het eerste kwartaal van 2013 kunnen worden behaald.

- Ook de levering van de eerste

andere Atlassen nog in 2013 kan plaatsvinden aan Armée de l'Air (MSN8 en MSN10) en aan de Türk Hava Kuvvetleri (MSN9). Er wordt verwacht dat de leveringen vanaf 2014 niet gewijzigd zullen worden, en de Luftwaffe de derde klant wordt die de Atlas zal ontvangen.



"Function & Reliability" (F&R) testen hervat. Deze testen waren in mei stilgelegd nadat er herhaaldelijk stukjes metaal, afkomstig van een scheur in een afdekplaat van de "propeller gearbox", in het oliesysteem van een van de motoren werden aangetroffen. Na een lang onderzoek kregen alle motoren nieuwe afdekplaten. Vanaf nu kunnen de laatste 140 uren van het testprogramma van 300 vlieguren worden afgewerkt. Dit probleem heeft tot gevolg dat de civiele type-certificatie en de militaire initiële operationele

Atlas, MSN7, wordt uitgesteld tot het tweede kwartaal van volgend jaar. De eerste vlucht van dit toestel kon niet doorgaan in augustus en is nu gepland voor het eerste kwartaal van 2013.

Toch blijft Airbus Military erbij dat de levering van de



Padre Miller, 18 jaar aalmoezenier van de 15 Wing

Door Axel Vermeesch

Inleiding

Achtien jaar lang was Victor Miller aalmoezenier van de 15 Wing Luchttransport, van 1 maart 1973 tot 30 juni 1991. Al die jaren was "de Padre" door alle militairen van Melsbroek zeer geliefd. Hij leefde mee met het wel en wee van de wing en van elk personeelslid afzonderlijk. Hij kwam regelmatig voorbij in de cafetaria's en bars van de Staf, Vlieggroep, Onderhoudsgroep, Beveiligings- en Steungroep en van de smaldelen. Die momenten waren voor hem belangrijk om te voelen wat onder zijn militairen leefde.

Omdat hij ook het leven van de bemanningen "weg van huis" wilde kennen liet hij geen enkele kans voorbij gaan om met de C-130 Hercules mee te vliegen. Als bemanningen terugkwamen van lange humanitaire opdrachten in Afrika of elders, was hij heel nieuwsgierig. Dikwijls verwelkomde hij de bemanning en technici bij aankomst aan de voet van het vliegtuig en nodigde hen uit om hem hun belevenissen en prestaties te vertellen. Gezien het grote aantal humanitaire opdrachten die de 15 Wing in die jaren uitvoerde, voelde Padre Miller zich een beetje missionaris.

Een mooi goed gevuld leven

Victor Miller werd geboren in Herfelingen op 30 juni 1926. Hij volgde de humaniora in het Don Bosco Instituut te Kortrijk en studeerde daarna filosofie in Grand Halleux van 1945 tot 1947. Daarna vertrok hij naar Japan, waar hij drie jaar Engels onderwees. In de periode 1950-1953 verbleef hij in Leuven om een licentie theologie te behalen terwijl hij zijn militaire dienstplicht deed. Op 19 april 1953 werd hij in Oud-Heverlee tot salesiaan-

priester van Don Bosco gewijd. Tot 1960 was hij achtereenvolgens godsdienstleraar aan het college van Sint-Pieters-Woluwe en perfect van het Don Bosco Instituut in Kortrijk. Gedurende die tijd volbracht hij talrijke vrijwillige prestaties in het leger als reserve-aalmoezenier.

Toen in 1960 de vraag kwam om naar Korea te vertrekken ging zijn missionarishart sneller slaan. Hij vertrok opnieuw naar Azië waar hij gedurende zeven jaren verschillende functies zou uitvoeren in het seminarie in Seoel, alvorens er directeur van te worden. Van 1967 tot 1968 verblijft hij twee jaar in Rome als student Gregoriana.

Als hij daarna terugkeert naar Sint-Pieters-Woluwe wenst hij voltijds legeraalmoezenier te worden. Op 1 november 1968 werd hij benoemd tot Aalmoezenier 2de Klas in de kazerne te Evere. Vier jaar later wordt hij overgeplaatst naar de 15 Wing te Melsbroek, waar hij op 1 maart 1976 zijn benoeming tot Aalmoezenier 1ste Klas krijgt. Op 3 november 1988 wordt hij benoemd tot Katholiek Hoofdaalmoezenier van de Luchtmacht en vertrekt hij uit Melsbroek naar Evere, maar hij blijft echter nog aalmoezenier van de 15 Wing.

Na zijn afscheid van de Luchtmacht in 1991 kon hij nog niet stilzitten en trok terug naar de gemeenschap van Oud-Heverlee en nam er gedurende een jaar de Public-Relations-taak van de salesianen op zich. In 1992 liet de dokter hem weten dat hij wat rustiger moest gaan leven. Hij verhuist naar de gemeenschap van Groot-Bijgaarden en verblijft in het rusthuis De Verlosser in Sint-Ulriks-Kapelle, waar hij het niet



kon nalaten om met zijn innemende aandacht zijn medebewoners te bemoedigen.

Van 2000 tot 2004 wordt hij visitator van de monialen (religieuzen die zich in een klooster strikt afzonderen van de buitenwereld) in het bisdom Gent. Opnieuw werd hij ten volle herder voor de hem toevertrouwde mensen. Vanaf 2005 gaat zijn gezondheid snel achteruit en moet hij volledige rust nemen, eerst in Lebbeke en later in het WZC Sapientia te Gijzegem. In zijn kamer, tussen de vele herinneringen aan zijn mooie leven, namen de beeldjes van OLV van Loreto en Don Bosco de centrale plaats in.

Onze-Lieve-Vrouw van Loreto

Bij mijn aankomst in de 15 Wing begin 1969, maakte ik kennis met Padre Miller en hoorde ik voor het eerst iets over OLV van Loreto. Hij vertelde mij dat zij de patrones was van de vliegeniers. Volgens een legende uit de 15de eeuw werd het huis waar Maria met Jezus gewoond had in 1291 door engelen in een wonderbaarlijke vliegtocht overgebracht van Nazareth naar Fiume aan de Dalmatische kust. Drie jaar later verhuisde de woning over zee naar Loreto aan de Adriatische kust in de Italiaanse provincie Ancona. In gans Europa

gebouwd, ook in België. Reeds in 1616 liet Aartshertogin Isabella een kapel ter ere van OLV van Loreto bouwen naast het Miniemenklooster in Brussel. In de Miniemenkerk, waar in het verleden een jaarlijkse viering van de Belgische Luchtmacht plaats vond, is vandaag nog een kopie van de kapel Casa Santa di Loreto. Geïnspireerd door de vliegkunsten van engelen riep Paus Benedictus XV



op 24 maart 1920 OLV van Loretto uit tot patrones der vliegeniers en luchtreizigers. OLV van Loreto is een van de vele zwarte madonna's in de wereld. Later vernam ik dat de oorsprong van de zwarte madonna's ligt bij de vele geredde beeldjes bij kerkbranden in de middeleeuwen. Van de Padre kocht ik een mooi wit plaasteren beeldje van de zwarte patrones der vliegeniers.

Bezoek Paus Johannes-Paulus II

Op donderdag 16 mei 1985 landde een B-737 van LUXAIR op de militaire luchthaven van Melsbroek. Aan boord Paus Johannes-Paulus II voor zijn eerste bezoek aan België.

Dit zou een hoogdag worden in de loopbaan van de Padre van Melsbroek. Na heel wat aandringen had de basisbevelhebber kolonel K. Vervoort van het Pausonthaal-comité de toelating gekregen om samen met zijn aalmoezenier de paus persoonlijk te verwelkomen op de tarmac van de 15 Wing. K. Vervoort vertrouwde mij onlangs nog toe dat zij als delicate opdracht kregen er voor te zorgen dat de paus de grond op Melsbroek niet zou kussen bij het uitstappen van het vliegtuig, zoals hij gewoonlijk deed bij zijn eerste bezoek aan een land. Dat moest eventueel in Brussel gebeuren!

Afscheid van de de 15 Wing en de Luchtmacht

Op 14 juni 1991 werd onder impuls van kolonel Jo Huybens, bevelhebber 15 Wing, een groots afscheidsfeest georganiseerd voor Padre Miller: afscheid van het Belgisch Leger, de Luchtmacht en van de 15 Wing. Bij aankomst in Melsbroek werd hij uitgenodigd om over te stappen in een speciaal ontworpen "popemobil" om de aanwezige autoriteiten en personeelsleden te groeten. Op het ogenblik dat hij uit de popemobil stapte overvloedde een formatie met de vijf types vliegtuigen van de 15 Wing de menigte (B-727, C-130, HS-748, Falcon-20 en Merlin SW-03).

Na de landing ging de Padre alle bemanningsleden danken voor de perfecte "flight past". Onder de vleugel van een Hercules droeg Padre Miller vervolgens zijn afscheidsmis op met muzikale begeleiding door de muziekkapel van de Luchtmacht. Gedurende de receptie na de mis dankte kolonel J. Huybens hem

namens de Luchtmacht en werd hij overladen met geschenken als dank voor zijn vele jaren onbaatzuchtige inzet voor het personeel van de Luchtmacht en in het bijzonder van de 15 Wing Luchttransport.

Als kolonel J. Huybens bij het afscheid vroeg "Welke boodschap wil u ons nalaten?", antwoordde Padre Miller: "Dat het leven de moeite waard is; dat we blij en dankbaar moeten zijn voor zoveel; dat in ieder van ons iets enig is en dat wij elkaar aanvullen en nodig hebben. Samen is zoveel mogelijk en is het gemakkelijk om te leven, onze job uit te voeren en vol te houden TENACITY! Wat een mooie leuze heeft de 15 Wing Luchtransport, blijf ze indachtig!"

Een groep anciens van de 15 Wing hield een goed contact met Padre Miller en ging hem regelmatig bezoeken; hij noemde hen "de Millerianen".

Koptische Bijbel

Gedurende de humanitaire operaties in het hongerende Ethiopië 1980-1984 kocht kolonel K. Vervoort, bevelhebber van de 15 Wing, een oude Koptische Bijbel geschreven in de heilige taal Ge'ez. Bij het verlaten van de wing schonk hij deze kostbare Bijbel aan de kapel van Groenveld op 27 februari 1987, waar hij door de Padre op een ereplaats bewaard werd. Bij zijn opruststelling gaf Padre Miller het kostbare boek aan de korpscommandant kolonel J. Huybens "voor een veilige bewaring". Het boek werd veilig bewaard in het gebouw van de Staf 15 Wing tot kolonel J. Lippens, bevelhebber 15 Wing van 2004 tot 2007, van oordeel was dat het beter bewaard en tentoongesteld werd in het Dakota Documentatiecentrum van de 15 Wing, waar hij tot op vandaag



bewonderen is.

Een laatste bezoek aan "zijn 15 Wing"

In 2007 was Padre Miller, niettegenstaande zijn ziekte, nog altijd actief als aalmoezenier in het rusthuis "De Verlosser" te Sint-Ulriks-Kapelle

te vragen hoe het met hen ging. Toen we de kapel binnen stapten, nam Padre Miller spontaan plaats achter het altaar en sprak ons toe vanuit zijn eigen diepmenselijke betrokkenheid; geen preek maar enkele woorden als dank voor al het mooie dat hij in de 15 Wing had beleefd.

de Koptische bijbel te ontdekken in een speciale kast, geflankeerd door de kruisen van Lalibela en Axum. Daarna werden in de ontmoetingsruimte heel veel herinneringen uitgewisseld tussen "oude rakkers." Met het boek "Geschiedenis van de 15 Wing" en enkele nummers van Dakota News als geschenk, nam hij vermoeid maar tevreden afscheid.

Padre Miller overleden

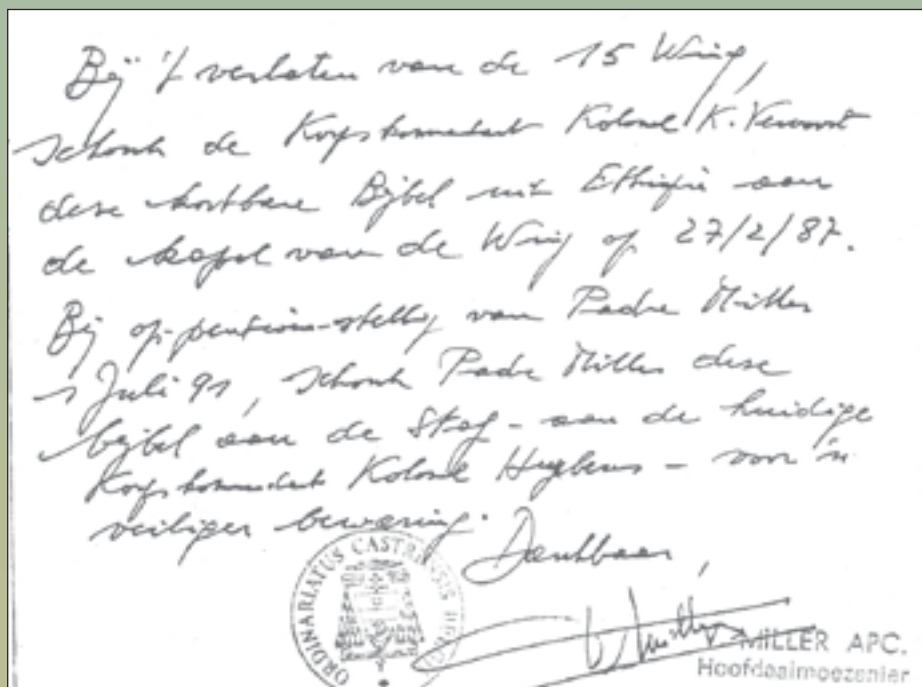
Padre Victor Miller overleed op 2 augustus 2012 in Gijzegem op de leeftijd van 86 jaar. Zijn laatste afscheidsplechtigheid vond plaats op 9 augustus in de Dominic Saviokerk te Dilbeek. Onder de talrijke aanwezigen waren vele vrienden uit de Luchtmacht en een delegatie onderofficieren en korporaals uit de 15 Wing Luchttransport.

In de homilie werd de nadruk gelegd op het feit dat Vic Miller altijd handelde naar het motto van de Selesianen van Don Bosco: "Da mihi animas, caetera tolle" of "Ik wil zorg dragen voor de innerlijkheid van de mens, de rest is overbodig".

Ter gelegenheid van dit overlijden stuurde generaal b.d. K. Vervoort aan de vrienden van de Padre "de Millerianen" volgend bericht:

"De Padre, was ons aller toeverlaat en steun, ook van mij als commandant 15 Wing. Hij kwam altijd alleen met oplossingen, nooit met problemen. Ik was zo tevreden dat ik hem de eer kon laten om als eerste "zijn baas" te kunnen verwelkomen in België in mei 85, ver van de officiële ontvangst in het Jubelpark later. Hij slaagde er zelfs in de foto's die toen genomen zijn te laten tekenen door de paus zelf bij een audiëntie in Rome. Hoe hij het klaar speelde is mij een raadsel. Maar hij speelde alles klaar als het was om anderen te helpen, terwijl hij de minzaamheid zelve bleef. Wij nemen afscheid van een bijzonder mooi en goed mens en hopen dat hij onze toeverlaat moge blijven in ons verder leven en in het hiernamaals. Wij rekenen op hem om voor ons ginder een paar plaatsen te reserveren."

"Een mens heeft drie oren: een links, een rechts en een in zijn hart." (Padre Victor Miller)



(Dilbeek). Toen hij aan de directeur liet ontvallen graag nog eens een bezoek te brengen aan "zijn 15 Wing" stelde de directeur J. Artis samen de twee van de Millerianen, F. Hollanders en Leo Sneijders, alles in het werk om aan deze wens te voldoen.

Op 25 mei om 10 uur stopte de wagen met Padre Miller en directeur J. Artis als chauffeur aan het wachtlokaal waar enkele Millerianen hem welkom heetten. Zij hadden voor de Padre een fantastische dag in petto.

Het gezelschap werd hartelijk ontvangen door de korpsoverste Kolonel J. Lippens en aalmoezenier M. Lateur. Na een kopje koffie werd een wandeling gemaakt op de parking om nog eens enkele vliegtuigen van dichtbij te bekijken. Tijdens deze wandeling landde er vlak voor ons, als bij toeval, een B-747 van Korean Air. Padre Miller begon direct over Zuid-Korea, een land waar hij heel veel van hield!

Hierna wandelde het gezelschap door het Kwartier Groenveld. Het trof alle aanwezigen te zien hoe de Padre nog steeds zoals vroeger, enthousiast met mensen begaan was, naar iedereen zijn hand opstak en klaar stond om

Tegen de middag wachtte korpscommandant kolonel J. Lippens het gezelschap op in de mess met als verrassing twee genodigden: de generaals b.d. R. Hoeben en K. Vervoort, twee bevelhebbers van de wing uit de tijd van Padre Miller.

Terwijl genoten werd van een lekker feestmenu werden non-stop herinneringen en "war stories" verteld. Toen de "pousse café" werd opgediend leek de tijd voorbij gevlogen! Dankbaar keerde de Padre terug naar zijn rusthuis.

Nog een bezoek aan het Dakota Documentatiecentrum

Bij een bezoek aan Padre Miller in het rusthuis nodigden enkele Millerianen hem uit om in het Dakota Historisch Centrum de tentoonstelling "60 jaar 15 Wing" te bezoeken. Hij vond dat een goed idee; en samen met J. Artis, directeur van het rusthuis, zorgden de broers F. en H. Hollanders voor de uitstap naar Melsbroek op 7 november 2007.

Ik had het genoeg de Padre rond te leiden door 60 jaar geschiedenis van zijn wing. Hij was aangenaam verrast

15 Wing vandaag

Door Axel Vermeesch

“Refresher” voor de parachutisten van Benin

Sedert oktober 1999 bestaat een



Programme de Partenariat Militaire (PPM) tussen België en Benin. In dat kader werd van 23 tot 30 augustus een C-130 (CH-04) van het 20 Smaldeel gestationeerd in Benin, met als bemanning de piloten J. Van Hellemont en J.M. Debaty, flight engineer Y. Christiaan en loadmasters R. Nysen en W. Thomaes.

Het doel van de opdracht bestond er in 300 Beninse parachutisten opnieuw hun kwalifikatie te bezorgen. Zij hadden lang niet meer gesprongen, en het was nodig hen een opfrissingcursus te geven over de verschillende technieken en uit te voeren acties alvorens de grote duik te wagen.

De «klas» werd alweer gegeven door de specialisten van het peloton Ravair uit Schaffen. Na twee dagen grondcursus waren de Beninse parachutisten klaar voor het grote avontuur.

Copiloot Jean-Michel Debaty vertelt: «Clear number three» en onze C-130 stijgt op van het vliegveld van Cotonou. Aangekomen op het kleine vliegveld van Cana houdt de krachtige Hercules halt met draaiende motoren nabij de klaarstaande eerste Beninse

slachtoffers. Op de gezichten van deze dappere parachutisten staat de vreugde van het springen te lezen. Zonder dralen en zonder te spreken of te roepen stappen zij ons vliegtuig in. De vreugde maakt nu plaats voor

concentratie. Opgestegen van Cana, verwijderd de C-130 zich om een vijftiental minuten later komen in de as van de dropzone. De deuren worden geopend en de eerste parachutisten springen naar buiten ...

Na enkele dagen met meerdere sprongen zijn onze Beninse parachutisten opnieuw operationeel gekwalificeerd. Onze opdracht is geslaagd! Wij vlogen meer dan 25 uren op acht dagen zonder technische problemen.

C-130 in steun van de Genietroepen in Congo

In het kader van het Programme du Partenariat Militaire (PPM) werd van 28 augustus tot 7 september een C-130 (CH-11) met een negenkoppige bemanning: de piloten B. Baudewijn, S. Verhaert en K. Heffinck; flight engineers B. Brackx en R. Pauwels; loadmasters B. Flipkens en G. Van den Berghe; en J. Philips en Houben J van het peloton RavAir. De opdracht in Congo bestond erin personeel en materialen aan te voeren voor de opleiding van nieuwe Congolese genietroepen om een kamp te bouwen. Er werd afgezien van de eerste idee om bouwmaterialen te parachuteren in de streek rond Likasi. Het materiaal en personeel werd vanuit Kinshasa naar Lubumbashi overgevlogen. Van daar werd het vervoerd over de weg naar het kamp in een moeilijk toegankelijk gebied ten noorden van Lubumbashi nabij Likasi. De opleiding door de Belgische militairen volgens het concept “Train the Trainer” zal duren tot midden december.

Vijf vluchten werden uitgevoerd van Kinshasa naar Lubumbashi; maar ook Kindu, Kananga, Kisangani en Bujumbura stonden op het programma. De crew totaliseerde 45 vliegreizen gedurende deze intensieve dagen. Motorpech op de voorlaatste dag echter, verhinderde hen om terug te keren naar België. Noodgedwongen en met pijn in hun vliegeniershart moesten zij hun C-130 achterlaten in



Bujumbura en met de collega's van Brussels Airlines terugkeren. Een depannageploeg en een motor werden uit Melsbroek overgebracht en enkele dagen later kon ook de CH-11 met een nieuwe bemanning huiswaarts keren.

Het kan verkeren: Europees A-400M smaldeel in Melsbroek

Op 3 september kreeg minister van Defensie P. De Crem het bezoek van zijn Franse collega J-Y. Le Drian. Hij kreeg bijval voor zijn plannen om een nieuwe Europese transporteenheid naar Melsbroek te halen. Eind juni hadden de Europese ministers van Defensie namelijk beslist om een eenheid bestaande uit 12 nieuwe A400M-transportvliegtuigen in het leven te roepen (7 Belgische, 1 Luxemburgs, 2 Franse en 2 Duitse). Om de infrastructuur van de 15 Wing aan te passen zou een investering van 150 miljoen euro nodig zijn, door de deelnemende landen te betalen.

“Het kan verkeren” zei Bredero!

Reeds gedurende de regering Martens VIII (1988-1992), met J-L. Dehaene als minister van Verkeer, dacht men eraan om de 15 Wing van Melsbroek naar Bevekom te verhuizen om op de nationale luchthaven plaats te maken voor meer passagier- en vrachtvervoer. Van de plannen kwam toen echter niets terecht wegens de hoge kosten voor Defensie en de problematiek van couriermaatschappijen zoals DHL en Federal Express.

De plannen werden in de koelkast gestopt tot de regering Verhofstadt I (1999-2003) op de ministerraad van 11 februari 2000 opdracht gaf aan minister van Defensie A. Flahaut om de verhuis van de 15 Wing Luchttransport uit Melsbroek naar een andere militaire basis te bestuderen. Reeds op 14 februari 2000 schrijft Jo Huybens, als gewezen bevelhebber van de VZW Dakota, een brief aan I. Durant, minister van Mobiliteit en Transport. In zijn brief drukt hij zijn bezorgdheid uit omtrent het personeel en de zeer hoge kosten voor Defensie die met een verhuis gepaard gaan. Terzelfder tijd start hij een campagne om zoveel mogelijk handtekeningen te verzamelen om een petitie voor het behoud van de 15 Wing in Melsbroek in te dienen bij de minister. In eerste instantie zouden de C-130s overgeplaatst worden naar Brustem,

een vliegbasis die vier jaar eerder door de Luchtmacht werd ontruimd.

In DIRECT 2000/8 richt minister A. Flahaut zich direct tot de militairen: “ik heb de regering verwittigd dat deze verhuizing veel tijd in beslag zou nemen, dat het een kostelijke bedoening zou zijn die onmogelijk door het budget van Defensie kan gedekt worden.” Ook toen kwam van er niets van terecht.

Nu twaalf jaar later wil de regering een 15 Wing in Melsbroek met een Europees transportmaldeel.... het kan verkeren!

A-330 brengt laatste militairen terug uit Kaboel

Maandagmorgen 15 oktober vertrok de Airbus A-330 op Melsbroek naar Dusanbe met aan boord een vijftigtal militairen en vracht voor ISAF in Afghanistan. De twaalfkoppige



bemanning bestond uit de piloten T. Dewulf, S. Heyman en W. Meukens; stewards K. Regelbrugge, J. Cox, R. Deneve, J. Gondry, S. Latet, J. Van Bouwel en Y. Warmoeskerken; en de loadmasters I. Cuypers en G. Geens.

Na aankomst van de C-130 uit Kaboel vertrok de A-330 op dinsdagavond uit Dusanbe om na een tussenlanding in Burgas (Bulgarije) op Melsbroek te landen in de vroege morgen op woensdag 17 oktober. Aan boord waren de laatste 54 Belgische militairen die deelnamen aan de beveiligingsopdracht op de luchthaven van Kaboel International Airport (KAIA). De meerderheid was voorheen al teruggekeerd. Sedert 2002 namen ongeveer 7.800 Belgische militairen deel aan die missie die op 30 september afliep.

Er blijven nog zowat 350 Belgische militairen actief in Afghanistan (Kaboel, Kandahar en Kunduz en



Mazar-e-Sharif). Om hen logistiek en administratief te blijven ondersteunen alsook op het gebied van operationele en sociale communicatie, werd er beslist een National Support Element (detachement NSE) in plaats te stellen in kamp Marmal nabij Mazar-e-Sharif waar het hoofdkwartier van het ISAF Regional Command North gevestigd

is.

Luitenant-kolonel vlieger F. Heeckhout, bevelhebber Vlieggroep 15 Wing, zal van eind november tot begin januari 2013 Belgisch verbindingsofficier zijn in het ISAF Joint Command (IJC) operatie centrum in Kaboel.

“Special Aviation Award 2012” gewonnen

door de 15 Wing

De VZW “Het Huis der Vleugels” werd op 21 december 1937 opgericht. Het was een idee van één van onze helden uit de Eerste Wereldoorlog, Majoor Willy Coppens de Houthulst.

Om haar 75ste verjaardag op een speciale en originele manier te vieren werd een eenmalige “Special Aviation Award 2012” uitgelooft voor vier categorieën (Militaire Luchtvaart, Niet commerciële burgerluchtvaart, Commerciële luchtvaart en Luchtvaartindustrie en organisaties in steun van luchtvaartgebonden activiteiten) met prijzen voor een totale waarde van 10.000 euro.

Voor de vier categorieën werden 36 kandidaturen ingediend door organisaties, maatschappijen, militaire eenheden en personen.

In de categorie Militaire Luchtvaart kende de jury de “Special Aviation Award 2012” toe aan de 15 Wing



Luchttransport voor zijn voortdurende inzet gedurende de voorbije vijf jaar in regio's geteisterd door conflicten of natuurrampen. De 15 Wing steunde niet alleen de Belgische operaties in Afghanistan, Congo, Libanon, Libië en Tsjaad; maar voerde ook humanitaire opdrachten uit naar Haïti, Japan, Pakistan, Palestina en de Seychellen. De 950 personeelsleden van de wing staan zeven dagen op zeven 24 uur per dag ter beschikking van Defensie en van de natie.

Namens het personeel van de 15 Wing nam kolonel Bernard Masuy op 3 oktober de prijs met de nodige fierheid in ontvangst uit de handen van generaal b.d. C. Goossens, voorzitter van de raad van bestuur van het Huis der Vleugels.

Remembrance Day 15 Wing & Old Timers

De jaarlijkse "Remembrance Day" werd dit jaar georganiseerd op vrijdag 9 november. Zoals in 2011

werden de militairen van de 15 Wing en de overleden leden van de Old Timers samen herdacht. In de overvolle kapel van Groenveld droeg Padre M. Lateur een mis op ter



(1947–1996) werden met militaire eer en een bloemenhulde herdacht. Burgemeester K. Servanckx van Steenokkerzeel legde samen met kolonel B. Masuy bloemen neer bij de gedenkplaat van de ramp met de C-130 in Eindhoven en bij het herdenkingsmonument in de kazerne Groenveld. De kolonels b.d. R. Geirnaert en G. Desmet legden bloemen neer in naam van alle Old Timers. P. Erauw en Jean de Moreas vertegenwoordigden de erekorporaals van de 15 Wing en J. Ackermans, directeur van het Dakota Historisch Centrum, legde een bloemstuk neer in naam van de leden van de VZW Dakota.

Na de herdenkingsceremonie, verzorgden een zestal Dakota-

nagedachtenis van de overleden Old Timers. De bemanningsleden van de acht vliegtuigongevallen in 15 Wing

vrijwilligers de receptie aangeboden door de Old Timers aan de 140 aanwezigen. Na de receptie in de ontmoetingsruimte van het Dakota-centrum wordt er in de mess een uitstekende moambe opgediend, die de vele ancients terug doet denken aan Kongo.



Restore Dakota, Autumn 2012

