



# DAKOTA

## *News*

N° 59 - Apr 2013  
Avr





# Editoriaal

**M**ali was ooit een machtig rijk in Noordwest-Afrika met een grote geschiedenis beschreven door Maryse Condé in haar monumentale epos "Ségou". Het land is zo groot als de Benelux, Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk samen.

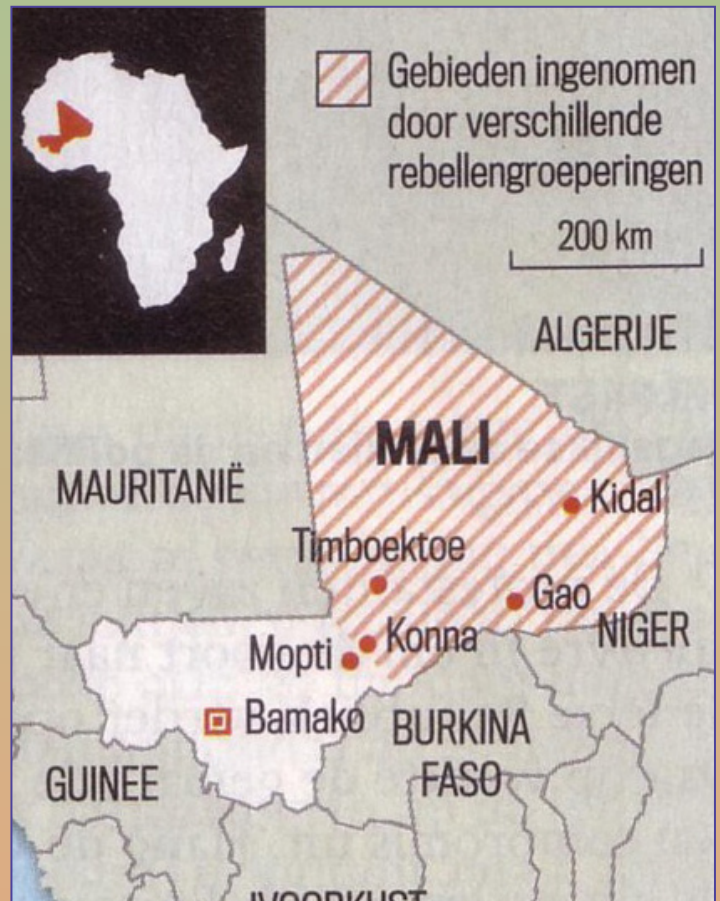
Sedert de humanitaire operaties SOS Sahel in 1973 en 1974 en de luchtbrug Bamako-Timboektoe in mei 1978, is dit prachtige land goed gekend door de eerste Belgische generatie C-130 bemanningen en technici. De voorbije maanden heeft ook de huidige generatie gedurende de Operatie Serval kennis gemaakt met dit woestijnland op de bocht van majestueuze Niger-stroom.

Dank zij de medewerking van de drie opeenvolgende bevelhebbers van het Belgisch Detachement C-130 in de Operatie Serval, kunnen wij u een uitgebreid artikel met interviews brengen over de Belgische luchttransportsteun aan de Franse troepen in Mali.

De voorbije winter bracht ons veel sneeuw, zodat de restauratie van onze DC-3 heel langzaam vorderde. Maar bij het begin van de lente slaagden wij erin om het vliegtuig terug samen te stellen. Toch wacht onze vrijwilligers en de ZAVO-leerlingen in het komend jaar nog veel werk. U leest hierover in de rubriek Dakota Flash.

Dit jaar worden de eerste vier Airbus A-400M Atlas geleverd: drie aan de Franse luchtmacht en één aan de Turkse. Over de levering van het eerste Belgische is nog niets met zekerheid gekend, waarschijnlijk wordt het 2019. Mike Arren geeft u de laatste ontwikkelingen in de rubriek "Atlas Story".

René Hoeben  
Voorzitter



***De meeste van onze trouwe leden betaalden reeds hun bijdrage voor 2013 en ontvingen hun lidkaart reeds vroeger of vinden ze ingesloten bij deze Dakota News.***

***De anderen bieden wij graag de mogelijkheid alsnog, nog vóór eind mei 2013, 15 euro te storten op ons rekening BE11 4381 0641 2148 met bijgevoegd overschrijvingsformulier. Zo hernieuwen zij hun lidmaatschap en ontvangen verder Dakota News.***

***Wij danken van harte iedereen die ons door zijn bijdrage de mogelijkheid biedt ons werk voort te zetten en onze projecten te verwezenlijken.***

# Dakota Flash

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

## Sinterklaas in de 15 Wing en in het Dakota-centrum

Op woensdag 5 december bracht Sint-Niklaas in de voormiddag een bezoek aan het personeel van de 15 Wing en in de namiddag deelde hij speelgoed en snoep uit aan de kinderen van het personeel. Daarna trok hij naar de MS-kliniek van Melsbroek om er de patiënten en het verplegend personeel te verwennen. Mevrouw José Geirnaert vergezelde de Sint en zijn zwartepieten op deze zware dag.

Traditiegetrouw overhandigde onze VZW Dakota de Sint een bedrag van 250 euro plus de inhoud van onze "Sinterklaas paddestoel-spaarpot" om uit de kosten te geraken. Het gezelschap



voorbijge jaar en als motivatie voor het nieuwe jaar, werd op maandag 7 januari een "wine & cheese" maaltijd aangeboden aan de vrijwillige medewerkers van onze VZW Dakota.

## Restore Dakota

Na de Kerst- en Nieuwjaarsvakantie hervatten de leerlingen van ZAVO en het team van Jean Dries op maandag 7 januari opnieuw de restauratie van onze Dakota.

Donderdag 10 januari leverde Firmin Henrard met eigen transport de beweegbare delen van de vleugels en het staartvlak af.

Sedert enkele maanden werkte hij in zijn atelier in Mohville/Hamois aan de restauratie ervan.

Nadat de ZAVO-studenten de twee "wheel bays" in orde gebracht hadden, besteedden zij de winterse maandagen vooral aan het samenstellen van hun eindwerken. In afwachting van de aankomst van de grote kraan van Defensie voeren zij onderhouds- en restauratiewerken uit op de Pembroke.

Van 8 tot 12 april stelde Defensie opnieuw het "Aircraft Recovery Team" uit Bevekom en een grote kraan met operatoren van het 4 Bataljon Genie uit Amay ter beschikking van de VZW Dakota. Op drie dagen klaarden zij de klus en werden de grote

prachtig gerestaureerde en geschilderde delen (wieg, romp, vleugels en staart) aan elkaar gezet.

Na de paasvakantie gingen het team van Jean Dries en de leerlingen van ZAVO terug aan het werk. Er moeten nog honderden bouten en moeren ingedraaid worden voor het plaatsen van de twee motoren, de schroeven, de vier brandstoftanks, het staartwiel en het vastzetten van vleugels en staart. Daarna wacht nog de binnenkant: de cockpit en de cabine.

## Boek FATAc

De redactieraad van het FATAc-boek kwam in april voor de 17de keer bijeen. Twee nieuwe anciens vervoegden het team: kolonel Ir b.d. J-M. Jacquemart en adjudant b.d. M. Carlier. Met het interview van piloot Michel Gêruzet op 28 februari werd een serie van 14 interviews van anciens uit de FATAc afgesloten.

2013 wordt een cruciaal jaar: het boek moet vorm krijgen door het schrijven van de verschillende hoofdstukken en bijlagen en het kiezen van de illustraties. Indien de schrijvers en vertalers voldoende vrije tijd hebben zou deze fase tegen het einde van dit jaar kunnen klaar zijn. Het redactiecomité hoopt het boek klaar te hebben eind 2014, vijftig jaar na de oprichting van de "Force Aérienne Tactique Congolaise".



kwam na de zware werkdag in het ontmoetingslokaal van Dakota uitrusten en de dorst laven.

## Bezoeken in 2012

De 15 Wing ontving in het voorbije jaar 76 groepen bezoekers, waaronder 28 scholen. Samen telde die groepen ongeveer 2.800 personen.

Van die 76 groepen waren er 31 die na het bezoek van de 15 Wing ook het Dakota Documentatie Centrum bezochten; ongeveer 1.300 personen. Bovendien ontvingen wij nog 15 groepen die enkel het Dakota documentatiecentrum bezochten; ongeveer 470 personen.

De VZW Dakota kreeg dus 46 groepsbezoeken met ongeveer 1.770 personen. Daarnaast ontvingen wij regelmatig onze trouwe sympathisanten en nog heel wat individuele bezoekers.

## Wine & Cheese voor onze vrijwilligers

Als dank voor hun inzet tijdens het



voorbij maanden werkte onze vrijwilliger Wilfried Vandyck, in een vorig leven zelfstandige loodgieter van beroep, aan dit noodzakelijk project, meestal werd hij bijgestaan door Georges Bero. Waren verder behulpzaam: Luc Van den Eeckhout voor het plaatsen van de tegels, Johnny Nijs voor de schilderwerken, Paul Verhaert voor de schrijnwerkerij en Jean Dries voor de elektriciteit.

### Bezoek aan "Association Dakota" en "Musée de la Batterie" van Merville

Op maandag 22 april brachten de DAKOTA-vrijwilligers samen met de leerlingen van de technische school ZAVO een leerrijk bezoek aan hun collega's van de "Association Dakota Merville". Deze vereniging had in 2007 in Bosnië-Herzegovina een DC-3 ontmanteld en naar Normandië gebracht.

In Merville werden de DAKOTA-vrijwilligers verwelkomd door de heren Jean Vergnes en Hans Combée van de "Association Dakota". Zij beantwoordden alle vragen van onze Dakota-restaurateurs om een oude Dakota, de SNAFU, uit de Tweede Wereldoorlog (D-day 1944) een zo goed als nieuw toestel maakten. "Situation Normal All Fucked Up", SNAFU was de naam door de Amerikaanse bemanning aan hun vliegtuig gegeven.

Er was veel geld nodig; daarom werd in de streek een grootscheepse campagne op het getouw gezet. De restauratie kostte 45.000 euro, een bedrag dat voor een groot gedeelte samengebracht

SNAFU kreeg het gezelschap een geleid bezoek van het "Musée de la Batterie de Merville", een lunch met Normandische specialiteiten met de Franse vrienden en tot slot nog een bezoek aan het "Memorial Pegasus", waar een zweefvliegtuig kon bewonderd worden dat op D-day door de Dakota's door de lucht gesleept werd.

Het gezelschap leerde veel over de Dakota-restauratie, de landing in Normandië en de Normandische keuken. Het was een prachtige beloning voor de 29 vrijwillige medewerkers en de leraars en leerlingen van ZAVO!

### De VZW Dakota dankt:

**De Belgian Air Force Ladies** voor de schenking van 50 euro ter gelegenheid van hun Kerstbaasar en Christmas Coffee 2012 die plaats vond in onze lokalen op dinsdag 11 december. Onze vrijwillige medewerker Luc Van den Eeckhout stond hun die dag ter beschikking.

**Robert Feuillen**, ancien 15 Wing, voor schenken van zijn werk "Les avions à moteur à explosion utilisés par le 15 Wing de Transport Aérien de 1946 à 1978".

**Léon Hadermann**, ancien 15 Wing, voor het schenken van een aluminium DC-6 schaalmodel in de kleuren van de Luchtmacht. Hij vloog vele jaren op DC-6 als piloot in het 21 Smaldeel van de 15 Wing.

**Luc Van den Eeckhout**, vrijwillige medewerker en ancien 15 Wing die ons een mooie moderne salontafel bezorgde

pratique" uit 1953 en een schenkblad "Simba" Brasserie du Katanga. Hij gaf ons tevens een TV-video toestel.

**Jean-Marie Van Boxmeer** schonk ons een troonstoel van een Congolese chef, clan- of stamhoofd.

**Hubert Verstraeten**, die ons op 17 maart vertegenwoordigde in het BLOSO-domein te Hofstade bij de jaarlijkse herdenkingsplechtigheid aan het monument ter nagedachtenis van een bemanning van de van de RAF, omgekomen bij een crash in Hofstade na van op Melsbroek te zijn opgestegen voor een opdracht tijdens de Tweede Wereldoorlog.

### Leden schrijven ons

**Jacques Wuyts:** "Deze morgen lag Dakota News 58 in de bus. Ik houd eraan je te feliciteren voor het uitstekend werk van de hoofdredacteur. Maar meer in het bijzonder verdient hij gelukwensen voor het prima artikel over onze goede Padre Miller. Ik heb weinig priesters ontmoet van een dergelijk kaliber."

**Hubert Verstraeten:** "Eén van de C-119 piloten, van de zending naar Luxemburg na de ramp in Martelange in 1967 was commandant Hubert Van Bever. Hij vertelde mij dat hij van de verkeersleiding geen enkele beperking had gekregen, dit voor het "comfort" van de passagiers. De landing gebeurde zeer langzaam. Ik herinner mij nog dat hij zeer zwaar onder de indruk was van de toestand van de slachtoffers."

### Wij danken volgende de groepen voor hun bezoek:

#### Nous remercions les groupes suivants pour leur visite:

Davidsonfonds, Elewijt  
Personeel "Buitenspel", Hoogstraten  
AVIA-Sport Defensie, Evere  
Netwerk Ondernemende Senioren (NEOS), Oud-Heverlee  
Senioren-Plus Oost-Vlaanderen, Gent  
K. Wyckaert en vrienden  
Netwerk van Ondernemende Senioren (NEOS), Aarschot  
Koninklijk Technisch Atheneum GITBO, Keerbergen  
Senioren-Plus Oost-Vlaanderen, Aalst en Oudenaarde  
Silver Wings of Belgium  
Senioren-Plus Oost-Vlaanderen, Dendermonde  
Financiën Senioren 90 (Finsen-90)  
BAF Amateur Radio Association (BAFARA)  
Mars en Mercurius, Antwerpen  
ING, West-Vlaanderen  
Wings of Memory (WOM)



werd door de lokale bevolking. Sedert 2010 is de SNAFU het pronkstuk van het "Musée de la Batterie de Merville" geworden.

Deze dag was voor velen onvergetelijk, het nuttige werd aan het aangename gepaard! Na het bewonderen van de

voor onze ontmoetingsruimte.

**F.H. Bijmens** die ons enkele authentieke speerpunten uit Congo schonk.

**Jan Vingerhoets**, ancien 15 Wing, voor het schenken van enkele souvenirs van zijn vader Charles Vingerhoets waaronder een "Petit cours de Kiswahili

# Mali: "Opération Serval"

Door Axel Vermeesch

## De miserie van Mali

**B**ij het einde van de burgeroorlog in Algerije (1991-2002) vluchten de meeste leden van de terroristische "Groupe Islamique Armé" (GIA) naar de Malinese Sahara waar ze "Al-Qaida du Magreb Islamique" (AQMI) vormden. Daarenboven verdwenen na het einde van de revolutie in Libië in oktober 2011 heel veel wapens en munitie die in de handen kwamen van jihadistische rebellen uit buurlanden en de Toearegs in Mali.

Begin 2012, riep de separatistische Toearegbeweging "Mouvement National pour la Libération de l'Azawad" (MNLA), na een jarenlange strijd, de onafhankelijkheid van Azawad (een gebied zo groot als Frankrijk) uit. Uit onvrede tegen het zwakke optreden van de Malinese overheid tegen de MNLA pleegden militairen in maart 2012 een staatsgreep, maar die bleek vooral moslimrebellena in de kaart te spelen. Zij maakten handig gebruik van het machtsvacuüm en namen in april het roer over van de MNLA met als doel de sharia in Mali invoeren. Drie islamistische groepen veroverden al vlug het grootste deel van Mali: Ansar al-Dine (islamistische Toeraegs), "Al-Qeada du Magreb Islamique" (AQMI) en de "Mouvement pour l'Unité et le Jihad en Afrique de l'Ouest" (MUJAO).

Pas in december 2012 keurde de VN-veiligheidsraad een plan goed voor de herovering van Mali door troepen van de ECOWAS (Economic Community of West-African States). Dat zou ten vroegste eind 2013 gebeuren, want die militairen moesten eerst worden opgeleid. Alles kwam echter in een stroomversnelling toen de islamisten in januari oprukten tot op een paar honderd kilometer van de hoofdstad Bamako.

## Fransen interventie krijgt Belgische steun

**O**p vrijdag 11 januari 2013 start Frankrijk "Opération Serval", genaamd naar het sluwe en snelle katachtige dier dat leeft in de Sahel. Franse gevechtsvliegtuigen bombarderen enkele plaatsen in handen van de rebellen. Frankrijk voert 4.000 grondtroepen aan en vraagt steun aan de EU-landen en USA.

Op 15 januari beslist de Belgische regering logistieke steun te verlenen: een C-130 detachement met twee vliegtuigen, een A-190 detachement met twee Agusta helikopters en 77 militairen. Ten laatste op 1 maart zou de Belgische regering evalueren of ze de bijdrage aan Frankrijk zal verlengen of stopzetten.

Reeds op maandag 14 januari was de 15 Wing klaar. Een C-130 (boordcommandant P. Palmans) die in Afrika was werd in stand-by gehouden

anderendaags door te vliegen naar Abidjan (Ivoorkust).

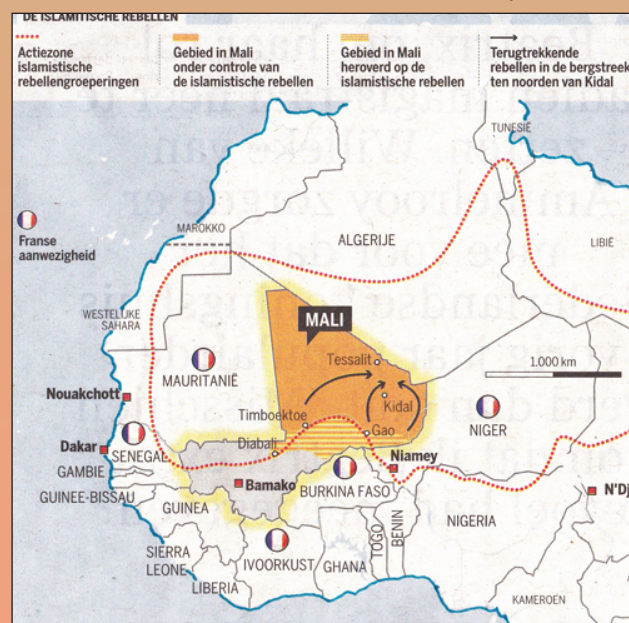
Op woensdag 16 januari bracht de Airbus A-330 (boordcommandant K. De Winter) een dertigtal militairen van het C-130 detachement naar Abidjan. Vanaf 17 januari waren de Belgen klaar om van uit Abidjan met twee C-130's de Franse en ECOWAS-troepen steunen. Het eerste Belgisch C-130 detachement, onder bevel van majoor Dominique Van den Heuvel, bestond uit 32 personen.

Donderdag 17 januari landden de eerste Belgische C-130's uit Abidjan in Bamako, de hoofdstad van Mali. Op 21 januari bracht een C-130 een Frans pantservoertuig vanuit Bamako naar het operatiegebied. Tot op zaterdag 26 januari deden de twee Belgische C-130's negen opdrachten voor de Fransen.

Op zondag 27 januari bracht de Airbus A-330 (boordbevelhebber K. De Winter) van het 21 Smaldeel een veertigtal militairen van de Medische Component naar Abidjan. 's Anderendaags werden de twee Agusta A-190 helikopters door twee Russische Ilyouchin-76 transportvliegtuigen overgebracht naar Bamako. Deze helikopters zullen ingezet worden voor medische evacuatie.

De laatste week van januari, terwijl de ECOWAS-troepen

aankwamen in Mali, rukten de Franse troepen via Gao op tot Timboektoe. Deze oude stad, die tot het UNESCO-werelderfgoed behoort, was tien



in N'Djamena (Tsjaad). Op dinsdag 15 januari vertrok de tweede C-130 (boordcommandant S. Pondeville) uit Melsbroek naar Corsica om materieel voor de Fransen op te laden en 's

maanden eerder door de islamistische rebellen ingenomen. Zonder weerstand te bieden trokken deze jihadisten zich nu terug in de Sahara, maar niet na eerst in enkele bibliotheken enkele eeuwenoude manuscripten te vernietigen. "Ooit keren ze terug, daar zijn wij van overtuigd!" klinkt het in Timboektoe en Bamako.



**Majoor Dominique Van Den Heuvel is bevelhebber van het Smaldeel Operaties en Training van de 15 Wing. Op 16 januari vertrok hij als commandant van het eerste Belgisch C-130 detachement. Als hij na twee weken uit Afrika terugkwam in Melsbroek** antwoordde hij op enkele vragen:

### ***Hoeveel personen bevatte het Belgisch C-130 Detachement?***

Het detachement bestond uiteindelijk uit 32 personen: twee bemanningen van vijf; zes man van het peleton Luchtbevoorrading uit Schaffen, negen vliegtuigtechnici, twee personen van de sectie CIS, een inlichtingsofficier, drie officieren respectievelijk verantwoordelijk voor "support, maintenance & operations" (DSO, DMO & DOO). Onze "air liaison officer" (ALO) Steve Van Meldert werd in het Franse coördinatiecentrum van N'Djamena geplaatst.

### ***Eerste C-130 ter plaatse kwam uit Tsjaad?***

Inderdaad, er was nog een C-130 in N'Djamena voor een andere operatie. De bemanning kreeg net voor terugkomst naar België het bevel om naar Abidjan te vliegen en zich daar ter beschikking te stellen van de Fransen

voor de operatie Serval.

Het vliegtuig diende nog wel eerst uitgerust te worden met "flares & bubble" vooraleer te kunnen ingezet worden een mogelijk gevaarlijke omgeving.

De tweede C-130 kwam ook diezelfde dag (16 januari) aan in Abidjan, samen met de A-330 uit Melsbroek.

### ***Hoe was de ontvangst in Abidjan?***

De Fransen waren zeer verheugd met de steun vanuit België. Wij waren de eerste natie met steun voor hun luchttransportoperaties.

Wij werden zeer goed ontvangen in een transitkamp in Abidjan. De eerste dag na onze aankomst was het een beetje zoeken naar de juiste contactpersonen. Toen ik die gevonden had, kregen we snel een aantal logementsblokken ter beschikking waar wij ons zo gezellig mogelijk installeerden. We kregen een werkkamer "Ops room" om onze opdrachten voor te bereiden en te volgen met de nodige communicatielijnen.

### ***Verliep de coördinatie met de Fransen goed?***

De coördinatie met het Franse commando in N'Djamena verliep zeer vlot, mede dank zij onze commandant S. Van Meldert "de Steve" van het 21 Smaldeel die ondertussen naar N'Djamena was afgezakt om daar als



ALO te fungeren.

In onze "Ops room" werden al vlug de nodige communicatielijnen gelegd om inlichtingen en opdrachten te kunnen ontvangen. 's Avonds heb ik de Franse militaire autoriteiten gecontacteerd om ons officieel en operationeel beschikbaar te stellen onder Frans commando. In de vroege ochtend van

17 januari steeg onze eerste C-130 op om een eerste opdracht uit te voeren in Mali.

### ***Welke opdrachten voerden onze bemanningen uit?***

We hebben zowel strategische als tactische vluchten uitgevoerd. Strategische vluchten deden zich voor tussen vliegvelden die zich in de landen rondom Mali bevonden. Zo vlogen we vaak van Abidjan naar Dakar en N'Djamena. Tactische vluchten werden uitgevoerd in Mali zelf waar er mogelijk dreiging was van rebellen. Daarvoor komt het gebruik van onze Herculesen echt tot zijn recht: robuust, wendbaar, met zelfbescherming tegen infrarood grond-lucht raketten en lichte bewapening.

Wij vlogen vooral tussen Bamako en Mopti en vervoerden voornamelijk militairen, materiaal, munitie.

### ***Welke waren grootste problemen?***

Tijdens de eerste dagen was het al snel duidelijk dat mijn mensen heel lange werkdagen zouden hebben. Er waren dagen van 16 uur prestaties. De zware werklast in combinatie met de hoge temperatuur (vaak meer dan 35°) en vochtigheid overdag maakte dat er snel afwisseling van personeel noodzakelijk zou zijn. De eerste week diende ik aan de Staf Defensie in Evere een speciale toelating te vragen om onze bemanningen meer dan de toegestane 60 uren "crew duty" te laten presteren op zes dagen. Gelukkig dienden onze twee C-130s redelijk snel vervangen te worden door twee andere toestellen, waardoor snele en gedeeltelijke detachementswissel kon doorgevoerd worden.

### ***Heb je enkele aangename of minder aangename herinneringen?***

Het feit dat we extreem snel moesten ontplooiën naar Afrika zorgde ervoor dat wij als detachement absoluut niet wisten waar we zouden terechtkomen. We hadden wel

tenten, esbit-vuurtjes en gamellen bij voor het geval dat we onder de vleugels van onze vliegtuigen zouden moeten slapen; «A la guerre comme à la guerre!». Gelukkig werden we door de Fransen goed opgevangen. De eerste avond werden we allen uitgenodigd bij onze C-160 Transall-vrienden die pizza's en 1669-biertjes

hadden klaargezet om het eerste arriverende buitenlandse detachement te verwelkomen. Zij wisten natuurlijk al op voorhand dat dat de Belgen gingen zijn...!

### **Hoe voelt u zich na deze zware opdracht?**

Onze bijdrage aan operatie Serval toont aan dat onze mensen van de 15 Wing nog altijd flexibel en gedreven zijn om hun job uit te voeren. Vooral tijdens echte operaties als deze zie je hun inzet en bereidwilligheid bovenkomen.

Als bevelhebber van het eerste Belgisch C-130 detachement in Mali, ben ik fier dat ik zo'n prachtige groep mensen mocht leiden. De samenhang en de samenwerking van het personeel van onze 15 Wing is zeker nog aanwezig en heeft zijn vruchten afgeworpen in de operatie Serval!

### **Het tweede Belgische detachement C-130 gaat aan het werk**

Op 7 februari werd majoor P. De Groot bevelhebber van het tweede Belgisch C-130 detachement. In deze periode voerden de Franse soldaten hevig slag in het noorden van Mali; de Belgische C-130's waren van groot belang voor hun bevoorrading in brandstof en munitie.

Het werd een bewogen periode voor de bemanningen van het 20 Smaldeel!

Het uitvoeren van de opdrachten gebeurde ook niet zonder problemen. Op 8 februari kreeg de C-130 CH-01 een botsing met een vogel (bird strike) bij de landing op het vliegveld van Timboektoe (boordcommandant P. Palmans). In de aanvalsvleugel van de rechtervleugel is een gat van

20 bij 30 cm geslagen. Ter plaatse voerde de technische ploeg een grondige inspectie van de elektrische bekabeling en van de hydraulische leidingen in de vleugel uit, en herstelde de beplating van de vleugel volgens de voorgeschreven noodprocedures. Het toestel vloog na de herstelling naar Ouagadougou in Burkina Faso waar de definitieve herstelling gebeurde. Twee dagen later was de CH-01 terug operationeel.

Een paar dagen later ontplofte een band van het landingsgestel bij een landing in Gao. Ook bij deze herstelling gaven onze mecaniciens blijk van hun inzet en kunnen!

### **Een moeilijke maar mooie opdracht C-130, commandant Pieter Palmans getuigt:**

Op 22 februari voerde ik met mijn bemanning een opdracht uit die ik nooit

Ouagadougou en drie ton munitie allerhande en ander materiaal vanuit Gao naar Tessalit brengen, omdat daar een offensief nakend was. Het woestijnstadje Tessalit ligt helemaal in het noorden van Mali aan de voet van het gebergte "Adrar des Iforas", waar de Fransen hevige gevechten leverden met de jihadisten. Het vliegveldje was zopas door de Fransen heroverd. Bij deze gevechten overleed Harold Vormezele, een Frans-Belgisch legionair.

Omdat de startbaan in Tessalit beschadigd was en het gewicht van ons vliegtuig zwaarder was dan initieel gepland, moesten we twee ton brandstof "opvliegen", vooraleer ik met het maximum toelaatbaar landingsgewicht op een geïmproviseerde piste van 1.300 meter kon landen. Enkele dagen voordien hadden de Fransen deze



lateriet- en zandpiste, met een gedropte bulldozer, aangelegd naast de beschadigde startbaan.

Toen onze C-130 tot stilstand kwam stonden een dertigtal legionairs klaar om ons vliegtuig te lossen; het was precies heel dringend...! Bij gebrek aan een heftruck moest alles met de hand uitgeladen worden bij een temperatuur van 40°

zal vergeten! Vanuit Ouagadougou in Burkina Faso stegen wij op naar Gao, een zeer oude stad in Mali gelegen op de nul-meridiaan. We moesten een maximum aan brandstof vanuit

en in hun zware gevechtsuitrusting. Omdat die mannen al weken zonder comfort in de woestijn zaten, gaven wij hen na het lossen elk een fris blikje bier. Hun vreugde kon niet op en ze waren ons zeer dankbaar, dit kon misschien hun laatste pintje zijn! Wij



voelden ons een beetje sinterklaas. Nadien pompten wij 10.000 liter brandstof uit onze tanks in een



brandstofwagens om twee Franse gevechtshelikopters te bevoorraden die 500 meter verderop stonden.

Toen wij in de verte mortieren hoorden knallen en het Franse offensief zichtbaar begon, was het voor ons hoog tijd om te vertrekken. Wij stegen terug op met de minimum vereiste hoeveelheid brandstof om het te maken tot in Abidjan.

Ik ben mijn bemanning zeer dankbaar voor hun inzet en steun bij deze moeilijke opdracht: copiloot "Rafi"

soort "Franse cuisine" bereidde van voorgerecht tot en met de kaas.

**Kreeg uw personeel voldoende rust en vrije tijd?**

De operaties gingen zeven op zeven dagen door. Bemanningen bleven onderworpen aan de regels opgelegd door het EATC (European Air Transport Command), wat betekent dat zij na een bepaald aantal uren of dagen vliegen verplicht zijn om rust te nemen. Voor onze mecaniciens werd ter plaatse een soort ploegensysteem

**Hoe verliep de coördinatie met de Fransen in Abidjan en N'Djamena? Welke was de rol van het EATC?**

Neen, het EATC speelde daar geen rol meer. Voor onze twee C-130s was er een TOA (Transfer of Authority) van EATC naar Frankrijk voor de operatie Serval. Onze opdrachten worden bevolen door de JFACC (Joint Force Air Component Commander) in N'Djamena. Daar hebben wij onze ALO luitenant Tim Meulemans uit de Wing Ops (wing operatiecentrum) van Melsbroek, die zeer goed vertrouwd is met de mogelijkheden van de C-130. Hij kent ook het Belgisch CHOD Opord (Chief of Defence Operation Order); daarin is vastgelegd wat wij gedurende de operatie mogen en niet mogen doen, ons zagezegd mandaat. Wij mochten bijvoorbeeld geen parachutages uitvoeren, maar wel stormlandingen. We mochten in het begin enkel vliegen op Bamoko, Gao en Mopti, maar later werd het Opord uitgebreid naar Tessalit en Kidal, in het noorden aan de grens met Algerije. Onze ALO in N'Djamena had direct contact met onze DOO (Director of Operations) in onze "ops room" in Abidjan. Die twee officieren bespraken samen de uitvoerbaarheid van de gevraagde opdrachten, alvorens deze te laten uitvoeren door de bemanningen.

**Bij het begin van uw commando was er reeds een probleem in Timboektoe?**

De vlucht van Bamako naar Timboektoe is prachtig: over de beroemde steden Ségou, Djenné en Mopti gelegen aan de majestueuze Niger-stroom die door een uitgestrekt moerasgebied stroomt.

Maar inderdaad, op 8 februari had commandant Pieter Palmans een



Bekmezci; flight engineer "Oli" Etienne; loadmasters "Stamperke" Van de Velde en "Stef" Werner; "Wim" Dewael, "Sammy" Samstag en "Thierry" Fleron van het peloton luchtbevoorrading; en intel-man "Bram" De Paepe.

Majoor Patrik De Groot is boordcommandant C-130, werkzaam bij het commando COMOPSAIR. Op 1 februari volgde hij in Abidjan majoor D. Van Den Heuvel op als commandant van het Belgisch C-130 detachement. Nadat hij op 3 maart terug in België was stelde onze redacteur A. Vermeesch hem enkele vragen:

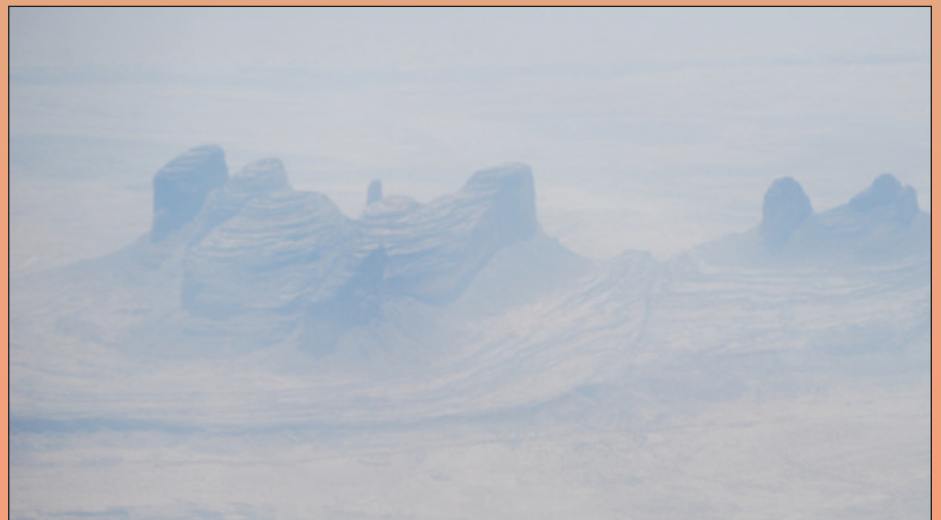
**Hoe was jullie verblijf in Abidjan?**

Vanaf het begin van de operaties waren wij gelogeed op de basis BIMA. Vanuit dit groot Franse militair complex steunen de Fransen al hun operaties in West- en Centraal-Afrika. De technici sliepen samen in een soort slaapzaal met een tiental bedden, terwijl de twee bemanningen verbleven elk in een huisje dat spartaans maar toch goed was ingericht.

Over de maaltijden mochten we niet klagen. In het kamp was een mess waar Malinees personeel een

uitgedacht, dat in de 15 Wing niet bestond, om te vermijden dat zij altijd allemaal moeten werken op de vliegtuigen.

De drie officieren "support, maintenance & operations" (DSO, DMO & DOO) waren eigenlijk altijd van dienst en regelden onder elkaar hun beurtrol in de "ops room" en hun rustperiodes. Echt veel vrije tijd was er niet, maar iedereen kon indien gewenst, gedurende zijn vrije tijd het kamp verlaten.



“birdstrike” (vogelaanvaring) op een vleugel bij de landing in Timboektoe. Dat was vervelend omdat het vliegtuig op een plek stond waar geen herstelling kon gebeuren. Er moest dus een ernstig “risk assesment” gemaakt worden om, mits bepaalde beperkingen, naar een plaats te vliegen waar de herstelling kon gebeuren. Met “ingetapete” aanvalsboord en beperkte snelheid vloog de C-130 dan naar Ouagadougou in Burkina Faso waar een Franse technische ploeg, bijgestaan door onze plaatslager, de nodige BDR (Battle Damage Repair) uitvoerde. Binnen de 48 uur was het vliegtuig terug operationeel. Een paar dagen later ontplofte een band van het landingsgestel bij een landing in Gao. Ook bij deze herstelling gaven onze mecaniciens blijk van hun inzet en kunnen!

#### **Ukreeg ook hoog bezoek gedurende uw commando?**

Op 25 februari in de late namiddag landde de A-330 in Abidjan met aan boord minister van Defensie P. De Crem en chef Defensie (CHOD) generaal G. Van Caelenberghe. Zij hadden een overladen agenda voor een bezoek van 48 uur. 's Anderendaags brachten wij hen met een C-130 naar Bamako en Gao en terug naar Abidjan. Vanuit Bamako ging het over de weg naar het kamp waar eventueel in de toekomst de



Belgische militairen van de “European Trainingmission in Mali” (EUTM) zouden gestationeerd worden: “l'École Militaire Interarmes” van Koulikoro. Daarna ging het verder met onze C-130 naar Gao voor een bezoek aan het Belgisch medisch detachement met twee helikopters. De derde dag namen de minister en de CHOD hun

tijd om ons detachement te bezoeken alvorens terug naar Melsbroek te vliegen met de A-330.

#### **– Hoe verliepen de opdrachten? Had je zelf veel tijd om te vliegen?**

We vlogen elke dag! De bestemmingen varieerden en evolueerden, naar gelang het front opschoof van het zuidwesten naar het noordoosten. In het begin vlogen wij veel naar Bamako, dan naar Mopti en meer naar het noorden naar Gao om daarna naar Timboektoe en Tessalit te vliegen. Nadat het vliegveld van Tessalit veroverd was, waren wij het eerste niet-Franse vliegtuig dat daar landde.

Ook het weer evolueerde. In het begin veel zandstormen en “tempêtes de poussières” in Mali, met als gevolg slecht zicht bij de nadering van de vliegvelden; nadien werd het warmer en droger in Mali. Aan de kust in Abidjan hadden we soms te kampen met hevig onweer. Dagelijks zaten wij in twee verschillende klimaatsystemen: in Abidjan was supervochtig en de temperatuur rond 30°, terwijl het in Mali zeer droog is en rond de 45°.

Er was vanuit N'Djamena altijd meer vraag dan wat wij konden aanbieden, wij konden bij manier van spreken onze opdrachten kiezen. Er stonden ladingen allerhande klaar en er waren te weinig transportvliegtuigen beschikbaar, niettegenstaande in het operatietheater 88 “C-130 equivalenten” aanwezig waren. Dikwijls voerden wij vluchten uit om brandstof te brengen naar de vliegvelden. Met boordevolle brandstoftanks verlieten wij Bamako met bestemming van Mopti, Gao of Tessalit om daar een gedeelte uit te pompen in de lokale brandstoftanks van het vliegveld.

Zelf moest ik tijd maken om eens te vliegen, maar als verantwoordelijke wou ik zelf alle bestemmingen waar wij naartoe moesten aandoen. Ik vloog een à twee keer per week.

#### **Gebruik zelfbeschermingssysteem C-130?**

Er waren berichten dat MANPADS (Man Portable Air Defence Systems) gevonden waren in het operatietheater, maar geen aanwijzingen dat ze gebruikt werden. De voornaamste bedreiging waren kleine wapens zoals kalasjnikov AK-47 en RPGs (Rocket

Propelled Grenades) waar iedereen mee kan schieten op alles.

Ons beschermingssysteem heeft verschillende keren gewerkt. Het staat bij de landing in automatisch, en reageert op een bepaalde belichting door vuurpijlen af te vuren.

#### **Welke waren grootste problemen? Crewprestaties?**

De grootste problemen waren van technische aard. Wij hadden o.a. een ontplofte band van het landingsgestel bij een landing op Gao. De technici met hun materiaal moeten ingevlogen worden en na de “combat repair” wordt er nog een grondiger herstelling uitgevoerd. Daardoor moeten de operaties onderbroken worden en gaat er natuurlijk veel tijd verloren.

Een ander probleem zijn de extreme klimatologische omstandigheden en de vermoeidheid die daarmee gepaard gaat. Onze reglementen houden rekening met uren prestaties maar niet met de omstandigheden waarin deze gebeuren. Voor F-16 piloten is dat wel het geval en wordt een “heat stress factor” in aanmerking genomen voor het bepalen van de maximum prestaties. Misschien moeten wij dat ook eens bekijken voor C-130 bemanningen.

We deden weinig vluchten 's nachts omdat enerzijds de meeste vliegvelden in Mali voor ons ongeschikt waren om 's nachts te landen, en anderzijds omdat het Opord verbood om met NVG te vliegen (Night Vision Goggles). Momenteel heeft het 20 Smaldeel nog te weinig NVG-gekwalificeerde bemanningen om deze permanent operationeel in te zetten. Ik moet toegeven dat onze C-130 bemanningen te weinig ervaring hebben om met NVG in echte operaties te vliegen. 's Nachts vlogen wij enkel naar Abidjan en Bamako, waar procedures en uitrusting bestaan om landingen op instrumenten uit te voeren.

– Hoe komt het dat C-130's in operaties in het buitenland minder in panne vallen dan in België?

Zoals je wel weet, een vliegtuig dat vliegt blijft meestal goed. In buitenlandse operaties heb je onmiddellijk een team beschikbaar als zich een technisch probleem voordoet. In operaties is er steeds een bijkomende motivatie of engagement om zelf het defect te herstellen.

In het detachement hadden wij elf technici: een officier DMO; een plaatslager; en drie specialisten voor



cellen, motoren en avionics die twee interventieploegen vormden. Later zou er een derde ploeg bijkomen. Er heerste een gezonde mentaliteit van “als wij het niet oplossen zal de volgende ploeg het ook niet oplossen.” Ook de “follow up” van de problemen in een beperkt detachement met twee vliegtuigen is veel gemakkelijker dan met elf C-130's in Melsbroek.

**Was er ook luchtransportsteun uit andere landen?**

Denemarken opereerde vanuit Dakar met een C-130J, Spanje met een C-130 en een Casa C-295 vanuit N'Djamena. De Luftwaffe vloog met C-160 Transall voornamelijk in steun van de troepen uit Tsjaad die aan de operatie Serval deelnamen.

De RAF en de USAF brachten met C-17 Globemaster II, vooral in het begin, troepen en materiaal uit de ECOWAS-landen naar Bamako. Zij opereerden niet met C-17 in het operatiegebied in Mali.

**Zijn er voor de 15 Wing lessen te trekken uit zo'n multinationale operatie?**

Zoals na elke operatie vallen ook nu weer lessen te trekken. Het is bekend dat onze C-130's na 40 jaar dienst met technische problemen te kampen hebben, één plus één is dan dikwijls drie. Als er een vliegtuig is met een werkintensieve herstelling, zoals een schroef of motor veranderen, dan heeft één ploeg van drie man handen tekort en springen de collega's van de tweede ploeg bij om te helpen. Daarna gaan de twee ploegen ook samen aan het tweede vliegtuig werken. Er kon dus niet tezelfdertijd aan twee C-130's gewerkt worden! De hitte of de vochtigheid maakten de werkcondities zeer zwaar. Om die mannen ook wat rust te gunnen was

een derde ploeg noodzakelijk. Mijn inziens moet de samenstelling van de interventieploeg niet theoretisch maar praktisch bekeken worden, “le minimum suffisant n'est pas assez” zegden de Fransen.

Ik heb ook ervaren dat het aan te raden is om mensen met “actuele” C-130 ervaring op de posities LO (liaison officers) in de verschillende commandoposten in het operatietheater te hebben.

**Heb je enkele aangename of minder aangename herinneringen?**

Het is heel tof dat je directe “job satisfaction” en “feed back” krijgt, je ziet ook direct resultaat. Als wij voedsel en munitie aanbrachten stonden de Franse troepen ons met open armen op te wachten. Dat is toch anders dan troepen afzetten in Beiroet of ergens in Afghanistan of stembussen leveren in Congo.

In een operatie als deze, die toch veel media belangstelling kreeg, moet de detachementscommandant klaar zijn om autoriteiten te ontvangen en de media te woord te staan. Zo had ik een interview voor VTM en Het belang

van Limburg. Deze taken zijn niet onaangenaam, maar nemen toch uw aandacht wat weg van de operaties.

Minder aangenaam was de dood van de Frans-Belgische militair Harold Vormezele die behoorde tot de elite-eenheid van het Vreemdelingenlegioen. Zijn vader was kolonel piloot bij het Lichte Vliegwezen in Brasschaat geweest. Ik had Harold al eens in België ontmoet, maar in Mali leerde ik hem beter kennen, luisterde ik naar zijn belevenissen en werden wij vrienden. Toen ik terug in België was bracht ik een bezoek aan zijn ouders en gaf ik zijn muts en naamplaatje af.

– Was de operatie Serval een hoogtepunt uit uw loopbaan?

Ja, heel zeker sedert 2007, toen ik van F-16 op C-130 ging vliegen. Wij voelden dat onze inbreng een directe invloed had op de operaties van de Fransen en dat onze inbreng essentieel en kritiek was voor het welslagen ervan. Juist daarom werd onze aanwezigheid op vraag van Frankrijk met een maand verlengd.

– Heb je een mening over hoe het nu verder zal verlopen in Mali?

De Franse troepen gingen te werk als een “rolling thunder” van het zuidwesten naar het noordoosten; maar toch zijn er hier en daar brandjes die opnieuw opflakkeren. De jihadisten zijn verdreven, maar er is geen fundamentele oplossing voor het probleem. Als de Fransen Mali verlaten, en geen ander controlerende macht (UNO, Afrikaanse Unie, ECOWAS of het Malinese leger) aanwezig is, zullen de jihadisten of islamisten vroeg of laat terugkomen en hun terroristische activiteiten hervatten. Laat ons hopen dat de “European Training Mission in Mali” (EUTM Mali) het Malinese leger in de



komende maanden kan omvormen tot een degelijke strijdmacht.

### **De Belgische steun C-130 wordt met een maand verlengd**

Tot 28 februari voerden de Belgische C-130 bemanningen, van alle bondgenoten op de Fransen na, het meeste van alle bevoorradingsvluchten uit. Tijdens 133 vluchten (ongeveer 256 vliegreuren) vervoerden ze 777 passagiers en bijna 500 ton materieel.

Als de Belgische regering op 1 maart op uitdrukkelijk verzoek van de Fransen besliste de twee C-130s tot eind maart in Mali te houden, werd het zeer druk in het 20 Smaldeel en het Smaldeel onderhoud C-130. Van 3 tot 22 maart gaat de geplande Airlift Bloc Training (ABT-13) door in Portugal met drie C-130's om de bemanningen en de para's te oefenen in tactische operaties en het vliegen met "night vision goggles" (NVG). Ook was er nog het Belgisch C-130 detachement in steun van de UNO-operatie MONUSCO, dat nog tot einde 2013 opereert vanuit Kisangani. Meer dan de helft van de elf veertig-jaar-oude vliegtuigen operationeel houden was voor de technici van de 15 Wing geen gemakkelijke opdracht!

### **Het derde Belgische detachement C-130 gaat aan het werk**

Vanaf 1 maart nam majoor Quentin Aelvoet, bevelhebber van het 20 Smaldeel, het bevel van het C-130 Detachement in Abidjan over van majoor P. De Groot.

Gedurende de maand maart werden 93 vluchten uitgevoerd (181 vliegreuren), 468 passagiers en 275 ton vracht vervoerd.

Op zondag 17 maart, voerde een Belgische C-130 een medisch luchttransport uit tussen Gao en Bamako in Mali. Beide steden liggen op ongeveer 1.200 kilometer van elkaar.

Een negenjarige Malinese jongen werd door een ontploffing van een



springtuig op de grond zwaar gekwetst aan het hoofd. Zijn medische toestand noodzaakte een chirurgische ingreep in een hospitaal in Bamako. De Belgen namen de opdracht over van de Fransen omdat hun C-160 Transall in panne stond. Deze tussenkomst werd door de lokale bevolking enorm gewaardeerd.

**Majoor Quentin Aelvoet is bevelhebber van het 20 Smaldeel van de 15 Wing. Gedurende de maand maart was hij commandant van het Belgisch C-130 detachement in Abidjan. Bij zijn terugkomst in**

**Melsbroek beantwoordde hij ook enkele vragen van onze redacteur:**

### ***Waren er speciale of moeilijke opdrachten door uw personeel uit te voeren?***

In het algemeen waren het lange dagen, altijd gepland op de maximale prestaties. Het warme en vochtige klimaat had een niet verwaarloosbare impact op onze vermoeidheid. Dit geldt voor de bemanningen als voor het technisch personeel dat soms in moeilijke omstandigheden het nodige onderhoud of herstellingen moest uitvoeren op de vliegtuigen, soms bij een temperatuur van 40° in de schaduw. We beschikten niet over een overdekte ruimte om de werken uit te voeren.

De zendingen naar Kidal en Tessalit in het noordoosten van Mali waren zeker de moeilijkste maar ook interessantste zendingen. Daar landen op een korte piste in lateriet in een gevaarlijke omgeving was voor onze bemanningen een grote uitdaging. Op Tessalit waren al Belgische bemanningen geland gedurende de tweede periode, maar nog niet op Kidal.

### ***Organisatorische en/of technische problemen gehad?***

Veel minder dan de eerste twee detachementen. Geen "bird strikes or blown tires". We hadden een paar technische problemen waarvoor we wisselstukken lieten komen uit Melsbroek. Dit zorgde voor een langere onbeschikbaarheid van het vliegtuig; maar dit werd gedeeltelijk opgevangen door de twee bemanningen achter elkaar met de andere C-130 te laten vliegen.

### ***Uw persoonlijke mening over onze deelname? Franse reacties?***

Ik denk dat we heel fier mogen zijn over onze bijdragen aan de operatie Serval. Als klein land met beperkte middelen hebben we heel wat werk geleverd. De C-130 is ongetwijfeld hét toestel voor dergelijke moeilijke opdracht. Gezien de hoge temperaturen, konden toestellen zoals de C-160 soms weinig cargo meenemen. Overal waar we landden in de gebieden waar de Fransen strijd leverden, zoals Tessalit en Kidal, werden we warm ontvangen omdat ze eindelijk herbevoorrading van water, voedsel en munitie kregen. Voor de C-130 bemanningen was dit een ervaring zijn die ze niet snel zullen vergeten.





### **Welke zijn je goede en slechte herinneringen?**

Ik heb veel goede herinneringen, vooral de goede sfeer in ons detachement waar iedereen heel professioneel werkte en zijn uiterste best deed om de opdrachten uit te voeren, team spirit op zijn best! Ook het feit dat we regelmatig bedankt werden voor wat we deden door zowel Franse autoriteiten als Franse soldaten die we terugbrachten van het front.

Slechte herinneringen heb ik niet, wel een anekdote. Op een dag hadden wij toestemming gekregen om een BBQ te organiseren in het Franse kamp BIMA waar wij logeerden, maar de BBQ moest om 22u gedaan zijn. Om 22u15 zaten wij nog rustig aan tafel toen de Franse RSM (Regimental Sergeant Major) voorbij kwam en ons aanmaande snel te stoppen en alles op te kuisen!

### **Ook het 21 Smaldeel deed ook zijn deel!**

Na de initiële ontplooiing, namen ook de bemanningen van het 21 Smaldeel verder deel aan de operatie Serval.

De A-330 naar Kinshasa van 2 tot 4 februari (boordcommandant K. De Winter) landde zowel op de heen- als op de terugvlucht in Parijs en N'Djamena om Belgische en Franse militairen met materiaal af te zetten of op te laden. Een gelijkaardige opdracht werd uitgevoerd van 10 tot 12 februari (boordcommandant S. Heyman).

Van 24 tot 27 februari bracht de A-330 (boordbevelhebber P. Antoine) minister van Defensie P. De Crem en chef Defensie generaal G. Van Caelenberghe naar West-Afrika: Cotonou (Benin), Abidjan (Ivoorkust) en Douala (Kameroen). In Abidjan bezochten zij het Belgisch C-130

detachement en vlogen van daar uit met een C-130 naar Bamako.

Embraers vlogen heen en terug naar Abidjan met personeel en wisselstukken: van 4 tot 7 maart (boordbevelhebber D. Marquet) en van 12 tot 15 maart (boordbevelhebber F. Passagez).

De Airbus A-330 (boordcommandant K. De Winter), komende uit Kinshasa en Libreville, hield op 2 april een tussenstop in Abidjan om de laatste 14 man van het C-130 Detachement en twee ton materiaal naar Melsbroek te brengen.

### **Einde van de Belgische C-130 steun aan operatie Serval**

Op 31 maart kwam officieel een einde aan de deelname van Belgische C-130s aan "Opération Serval." Het medisch detachement met de twee Agusta helikopters bleef echter nog ter plaatse.

De twee C-130's met het meeste personeel en materiaal aan boord verlieten Abidjan in de vroege morgen van dinsdag 2 april. Rond 17u landden beide toestellen op Melsbroek. Bemanningen en technici trokken moe, maar tevreden over een geslaagde opdracht, naar huis voor een verdiende recuperatieperiode in hun familie.

De 15 Wing zal nog een tijd heen en weer vliegen naar Abidjan en Bamako voor de inzet en afwisseling van de Belgische militairen in de EUTM.

Einde april begon Frankrijk geleidelijk 3.000 manschappen terug te trekken, maar liet er 1.000 voor onbepaalde tijd in Mali.



# “The Atlas story” (8)

Door Mike Arren

## December 2012

– Op 27 december 2012 verliet het nieuwe Chinese Xian Y-20 zware transportvliegtuig zijn hangar bij Xian Aircraft om het testprogramma te beginnen. De Y-20, zal wellicht uitgerust worden dezelfde Soloviev D-30 straalmotoren als de Tupolev Tu-154M en Ilyushin Il-76D. Het toestel valt qua afmetingen tussen de Boeing



C-17 en de Airbus A400M in. Het is nog afwachten of en in welke mate de Y-20 een concurrent van de A400M kan worden. De Y-20 zou ten vroegste in 2017 in dienst komen. Ondanks de gelijkenis met de Russische Il-76, is het vliegtuig een volledig nieuw ontwerp met gebruik van composietmaterialen. De Y-20 is langer dan de Atlas maar is even breed, en is veel kleiner dan de Boeing C-17. Het vliegtuig kreeg onlangs de naam Kunpeng, een grote mythische vogel in de Chinese overleveringen.

## Januari 2013

– Op 10 januari 2013 meldt Airbus Military dat de Function & Reliability (F&R)-tests van de A400M, na testprogramma van 300 vliegreizen, succesvol werden beëindigd. De EASA, die instaat voor de civiele certificaties, en de OCCAR-commissie (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement), verantwoordelijk voor de militaire certificaties, zullen de

volgende maanden de gegevens bekomen gedurende de F&R-testen analyseren.

Nadat de beperkte Type Certificatie begin mei vorig jaar werd behaald, betekenen succesvolle F&R-testen de laatste hindernis vooraleer de volledige Type Certificatie te behalen. Verwacht wordt dat de Atlas de volledige civiele Type Certificatie en de initiële militaire Type Certificatie in het eerste kwartaal van 2013 zal behalen.

De F&R-tests werden, afgezien van een onderbreking van enkele maanden door een fout in de TP400-D6 motor, in 32 dagen volbracht. Grizzly 5 maakte 52 vluchten van op tien verschillende vliegvelden. Gedurende deze vluchten werd het gedrag van de A400M getest tijdens normale en abnormale omstandigheden en in een breed gamma van weersomstandigheden.

– Op 15 januari werd Atlas MSN7 (Manufacturer Serial Number 7) buiten gerold te Sevilla in de kleuren van de l'Armée de l'Air. Airbus Military meldt op 23 januari dat MSN7 hoogstwaarschijnlijk in mei zal geleverd worden. De overige drie

Atlasen zullen dit jaar nog geleverd worden. Dertien andere toestellen bevinden zich nu in verschillende productiestadia.

– Op 26 januari maakte de Chinese Xian Y-20 zijn eerste vlucht. Het prototype combineert een modern vliegtuig met verouderde motoren (Saturn D-30KP).

– Vanaf 28 januari werd gestart met de opleiding van de eerste Franse technici voor de Atlas in het International Training Center van Airbus Military te San Pablo, het industriepark nabij het vliegveld Sevilla. De eerste piloten van “l'Armée de l'Air” zullen vanaf 4 februari in Toulouse hun eerste instructie ontvangen, vooraleer zij hun opleiding in Spanje voort te zetten.

## Februari

– Op 7 februari wordt bekend dat Airbus Military gesprekken is begonnen met de Indische regering om de Atlas te promoten. Daarnaast hoopt Airbus Military nog steeds de Atlas te verkopen aan de USA.

Op 12 februari wordt bekend dat de productie van de Atlas kan beïnvloed worden door de vervanging van de verouderde Airbus Beluga-vloot. Airbus heeft de A330-200 gekozen als basisontwerp voor hun nieuwe Beluga. Met grotere Beluga-vliegtuigen kunnen meer of grote



onderdelen sneller geleverd worden en dus de productiesnelheid van de Atlas verhoogd.

– Op 18 februari sloten Airbus Military en OCCAr, het initiële “In Service Support” (ISS) contract af. Dit contract voorziet in een service op maat voor de eerste leveringen aan Frankrijk, en is een uitbreiding van het A400M lanceringscontract dat al voorziet in geïntegreerde logistieke ondersteuning: “Integrated Logistic Support” (ILS).

– Op 20 februari heeft Grizzly 5 in Canada gedurende vijf dagen een nieuwe reeks van koud-weer testen afgerond met de standaard productiemotoren en cargosysteem, die tijdens eerdere tests in Zweden niet beschikbaar waren. De testen in vlucht werden uitgevoerd nadat het vliegtuig 24 uur aan een buitentemperatuur van -32 °C werd blootgesteld.

– Op 27 februari meldt de krant De Standaard dat het voorstel van minister van Defensie P. De Crem om een Europees A400M-smaldeel op te richten in Melsbroek door Duitsland en Frankrijk werd afgewezen wegens budgettaire beperkingen. Dit heeft als gevolg dat België de ingrijpende verbouwingswerken op de basis van Melsbroek alleen zal moeten dragen. Intussen is in Orléans de bouw van een nieuw trainingscentrum voltooid,



### Maart

– Airbus Military zal de eerste Franse A400M (MSN7) in Orléans leveren vóór het “50ième Salon internationale de l’aéronautique de Le Bourget” in juni. Voor het einde van dit jaar zouden drie toestellen (MSN8, 10 en 11) op de basis van Orléans ontvangen worden door het MEST (Multinational Entry Service Team). Daarna, ook voor eind 2013, zou de MSN9 aan Turkije geleverd worden.

Na de levering van de vier Atlassen en in 2013 plant Airbus Military om in 2014 tien vliegtuigen te leveren; alle onderdelen voor deze toestellen worden tegen eind dit jaar in Sevilla/

Groot-Brittannië zal zijn eerste Atlas in september 2014 ontvangen, gevolgd door Duitsland in november, Maleisië in januari 2015 en Spanje in januari 2016.

– Airbus Military, Thales UK en het Britse ministerie van Defensie sloten op 4 maart een contract voor een periode van 18 jaar voor de training van de Britse Atlas-bemanningen. Het contract voorziet de bouwen het beheer van de A400M Atlas opleidingsschool, de installatie en het onderhoud van twee vluchtsimulators, een loadmaster workstation trainer en een “cockpit maintenance operations simulator”. Dit trainingsprogramma zal beheerd worden door “A400M Training Services Ltd” in samenwerking met de RAF.

Deze opleidingsschool zal tegen 2014 gebouwd worden op de basis Brize Norton, waar het 24 Squadron, aangeduid als OCU voor de Britse Atlassen, vanaf april 2015 bemanningen en technici zal opleiden. Dit jaar krijgen de Britse instructeurs in Sevilla hun opleiding. In september 2014 zou de eerste Atlas voor de RAF (MSN16) in Brize Norton worden afgeleverd.

– Op 6 maart maakte de eerste productie-Atlas (MSN7) zijn eerste vlucht. Na deze vlucht van bijna zes uur verklaarde testpilot H. Van Der Stichel dat de prestaties van het vliegtuig zoals verwacht waren. Dit goede resultaat zorgt alvast voor vertrouwen in het leveringsschema aan l’Armée de l’Air française.



worden de onderhoudsinstallaties geconstrueerd en de vliegtuigparking uitgebreid. De Atlas vluchtsimulator wordt in april geleverd.

San Pablo verwacht. Intussen is de productie van onderdelen voor de Atlassen tot en met MSN29 begonnen.

# 15 Wing vandaag

Door Axel Vermeesch

## Airbus A-330 brengt illegalen terug naar Congo



In de late namiddag op woensdag 5 december vertrekt een A-330 met aan boord 13 bemanningsleden (boordbevelhebber Cdt VI P. Antoine); 26 illegalen uit België, Ierland en Duitsland; en 70 politieagenten aan boord richting Kinshasa. Sedert de dood van Semira Adamu bij haar gedwongen uitwijzing in 1998, worden voor deze moeilijke opdracht minstens twee politieagenten per uitgewezen persoon meegestuurd.

Ook twee ton goederen voor verschillende NGO's in Congo waren aan boord. Na een overnachting in Cotonou landt de Airbus veilig terug op Melsbroek op 7 december. Deze gedwongen repatriërvluchten gebeuren in Europees verband en worden geheel of gedeeltelijk aan Defensie terugbetaald.

## Embraer van 21 Smaldeel haalt Nobelprijs voor de Vrede op

Op zondag 9 december brengt een ERJ-145 (boordcommandant Cdt VI M. Campers) het Europees trio M. Schultz voorzitter van het Europees Parlement JM. Barosso, voorzitter van de Europese Commissie en H. Van

Rompuy, voorzitter van de Europese Raad, naar Oslo. 's Anderendaags nemen zij de Nobelprijs voor de Vrede 2012 in ontvangst. De prijs werd aan de

## Minister D. Reynders naar de Golfstaten

In het kader van de Belgische economische diplomatie, brengt een ERJ-145 (boordcommandant Cdt VI D. Marquet) van 14 tot 20 december 2012 D. Reynders, minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese zaken, meen zijn tienkoppige delegatie naar vier Golfstaten: Muscat, Qatar, Saudi-Arabië en Koeweit. Op de heenreis wordt een tussenlanding gemaakt in Athene en in Madinah in Saudi-Arabië. Op de terugreis wordt brandstof genomen in het Egyptische Sharm el-Sheik en Athene.

## Nieuwjaarsreceptie 2013 in de 15 Wing

Vrijdag 18 januari waren talrijke binnen- en buitenlandse genodigden aanwezig op de Nieuwjaarsreceptie van de 15 Wing.

Na de verwelkoming keek Kol VI Bernard Masuy, korpscommandant van de 15 Wing, in zijn toespraak terug naar het voorbije jaar en blikte in de toekomst:

2012 was, net als de voorgaande jaren, opnieuw een rijkelijk gevuld jaar. Gedurende het ganse jaar was een C-130 detachement ter beschikking van de MONUSCO in Oost-Congo. Met regelmaat van een klok vloog de 15 Wing personeel en materiaal aan

EU als geheel toegekend omdat: "De EU en haar voorlopers zes decennia lang hebben bijgedragen aan de bevordering van vrede en verzoening, democratie en mensenrechten in Europa".

Op maandag 10 december stijgt een tweede ERJ-135 (boordbevelhebber Cdt VI J. Vandebosch) op richting Oslo met premier E. Di Rupo en zijn gevolg.





de Belgische militairen in Afghanistan, Libanon en Congo.

Met onverwachte evenementen, zoals het tragische bus ongeluk in Serre op 14 maart heeft de wing eens te meer bewezen dat het personeel in zeer korte tijd paraat kan zijn. Er waren slechts negen dagen in 2012 waarop er geen vluchten zijn geweest!



Het personeel van de diensten van de militaire luchthaven BRUMIL hebben opnieuw hun efficiëntie bewezen. De cijfers liegen er niet om: ongeveer 30.000 passagiers transiteerden via BRUMIL (10% meer dan in 2011) en 2.000 ton vracht werden geladen of ontladen. Merkwaardig is ook het toenemende gebruik van BRUMIL als hub voor EATC-vluchten.

In oktober mocht de 15 Wing de speciale "Aviation Award 2012" in de categorie Militaire Luchtvaart, van het prestigieuze Huis der Vleugels in ontvangst nemen. Met deze prijs drukte het bestuur van het Huis der Vleugels zijn waardering uit voor het werk en de inzet van het personeel van de 15 Wing gedurende de voorbije vijf jaren bij operationele, humanitaire, en vredesopdrachten (UN, NATO en EU).

Op dit moment, heeft de 15 Wing een C-130 detachement met één vliegtuig in Kisangani in steun van de MONUSCO en een detachement met twee vliegtuigen in Abidjan in steun van de Franse operatie Serval in Mali.

In de nabije toekomst staan Defensie en in het bijzonder de 15 Wing Luchttransport voor een aantal belangrijke uitdagingen.

Indien de situatie structureel niet

verbeterd kan worden, zullen cruciale beslissingen nodig zijn om te verhelpen aan het tekort aan vliegtuigtechnici. Door het tekort aan C-130 boordcommandanten en het hoog tempo van de opdrachten, moeten dringend gecoördineerde maatregelen genomen worden om deze piloten een deftig familiaal en sociaal leven te kunnen bieden.

Het voorbereiden van de infrastructuur voor de A400M zal in de nabije toekomst heel veel aandacht en inspanning van Defensie en van de 15 Wing vergen.

Kol VI B. Masuy eindigde zijn toespraak met de aankondiging van een groot feest voor de bevolking. Met een «Open Door» van 21 tot 22 september 2013 zal de 15 Wing drie verjaardagen vieren: 65 jaar 15 Wing, 40 jaar C-130 Hercules en Falcon-20. Iedereen wordt nu reeds van harte uitgenodigd!

Tenslotte overhandigde hij in naam van het personeel van de 15 Wing drie checks van elk 6.500 euro aan de sociale werken van de eenheid: de "International Multiple Sclerosis Organisation" (IMSO); de NGO SOS Kinderdorpen; en FONAVIBEL, het Fonds voor weduwen en wezen van de Luchtmacht. Dit werd mede mogelijk gemaakt door de organisatie van de "Indian Motor Day" en de talrijke verenigingen die in de loop van 2012 de 15 Wing bezochten.

### **Belgische leerlingen naar uitroeikamp Auschwitz**

Ook dit jaar werd op initiatief van het Instituut voor Veteranen de Airbus A-330 (boordcommandant Cdt VI T. Dewulf) van Defensie ingezet om 170 leerlingen van het secundair

onderwijs uit Aalter, Ronse en Kontich naar Polen (Krakow) te brengen om het concentratiekamp Auschwitz-Birkenau te bezoeken.

Donderdag 24 januari vertrokken de jongeren rond 7u30 in Melsbroek en stapten drie uur later in de sneeuw onder de beruchte poort "Arbeit Macht Frei" het concentratiekamp binnen. Zij maakten kennis met de Nazi-horror die achter de geschiedenisboeken schuil gaat. Michel Jaupart van het Instituut voor Veteranen gaf de jongeren op het einde van deze speciale schoolreis een missie mee: "Vandaag stonden jullie oog in oog met de geschiedenis. Vergeet deze reis nooit, praat erover met jullie vrienden en ouders. Jullie zijn vanaf nu nieuwe dragers van de herinnering." Ook de deelnemende scholen nemen deze boodschap ter harte.

### **Rome: de nieuwe paus Franciscus**

Op woensdag 13 maart werd de 76-jarige kardinaal JM. Bergoglio, aartsbisschop van Buenos Aires, onverwacht tot paus gekozen. De eerste Zuid-Amerikaanse paus werd de 266ste opvolger van Petrus. Hij volgde paus Benedictus XVI op die op 28 februari uit zijn ambt trad.

Op maandag 18 maart bracht de Embraer CE-04 (boordbevelhebber Cdt VI A. Grossiels) de Belgische vertegenwoordiging naar Rome voor de intronisatie van paus Franciscus op 19 maart. Koning Albert II en koningin Paola werden vergezeld door premier E. Di Rupo, vicepremier P. De Crem en de voorzitter van de Europese Raad H. Van Rompuy en zijn echtgenote. Op de terugvlucht naar België waren ook de ministers D. Reynders, J. Milquet en de voorzitter van de Europese Commissie JM. Barroso aan boord van de CE-04.



# Restore Dakota, Winter 2012-13

