



DAKOTA

News

N° 60- Aug 2013
Août



GRANADA
FAIRFORD 1993

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

P 3 : Editorial

Blz 4 : Inside Dakota

P 4 : Inside Dakota

Blz 11 : 1993 : Koning Boudewijn en de 15 Wing

P 11 : 1993 : Le Roi Baudouin et le 15 Wing

Blz 16 : Een verrassende paradrop

P 16 : Un parachutage surprenant

Blz 20 : Fairford 1993 : aan de dood ontsnapt

P 20 : Fairford 1993 : échappé à la mort

Blz 24 : Atlas story (9)

P 24 : Atlas story (9)

Blz 27 : 15 Wing in 2013

P 27 : Le 15 Wing en 2013



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

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens, Mike Arren

Layout : André Janssens

Vertaling : Jacques de Brouwer, Isabelle en Léon Hadermann, Gilbert Desmet, Philippe Chapelle, Marc Philips, Christophe Waterkeyn, Marie-Christine en Paul Buyse

Foto's : Axel Vermeesch, archief Dakotacentrum, Defensie, Carl Hermans

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

Webmaster : J.P. Van Doorselaer

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

Rédaction :

Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens, Mike Arren

Layout : André Janssens

Traduction : Jacques de Brouwer, Isabelle et Léon Hadermann, Gilbert Desmet, Philippe Chapelle, Marc Philips, Christophe Waterkeyn, Marie-Christine et Paul Buyse

Photos : Axel Vermeesch, archive Centre Dakota, Défense, Carl Hermans

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Adresse: Dakota - 15 Wing Transport Aérien
Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek
Tél : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51
e-mail : secretariaat@dakota15wing.be

Heures d'ouverture: lundi & jeudi, de 14 à 18 hrs

Cotisation annuelle de membre "Dakota" : 15 Euro à verser sur le compte IBAN BE11 4381 0641 2148 au nom de l'ASBL

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : J.P. Van Doorselaer

Op 21 en 22 september viert de 15 Wing Luchttransport zijn 65-jarig bestaan met een groots opgevatte Open Deur. Bij deze gelegenheid worden de Hercules C-130 en de Falcon DA-20 vliegtuigen na 40 jaar trouwe dienst op de voorgrond gesteld. Ons Dakota documentatiecentrum werkte mee om de feestbrochure samen te stellen en zal op de Open Deur een eigen hernieuwde stand hebben.

In naam van onze leden wensen wij de 15 Wing en zijn personeel van harte proficiat met deze bijzondere verjaardagen. Wij hopen wij vele Dakota-leden te mogen verwelkomen op deze tweedaagse Open Deur.



De restauratie van onze Dakota DC-3/C-47 gaat langzaam maar zeker vooruit. We hopen op een verdere medewerking van de leerlingen van de ZAVO technische school gedurende het nieuwe schooljaar. Vanaf eind september kan u in onze lokalen een kleine Expo DC-3/C-47 komen bezichtigen: de Dakota in de wereld en in België, en de geschiedenis en de restauratie van onze eigen Dakota.

In het hoofdartikel in dit nummer "Twintigjaargeleden, 1993: Koning Boudewijn en de 15 Wing" getuigen twee van onze medewerkers over hun betrokkenheid van de 15 Wing bij de laatste maanden van het leven en de dood van de koning.

In de rubriek "Kleine Geschiedenis" wordt gepoogd een verklaring te geven bij een niet alledaagse parachutage op Schaffen in 1983 en het bijna verliezen van een C-130 in 1993 in Engeland.

Over enkele gebeurtenissen uit de voorbije maanden in de 15 Wing en het Dakota-centrum kan u lezen in de rubrieken "De 15 Wing 2013" en "Inside Dakota". Over in de levering van de eerste A400M Atlas schrijft Mike Arren in de "Atlas story".

René Hoeben
Voorzitter

Les 21 et 22 septembre prochains, le 15 Wing Transport Aérien fêtera ses 65 ans d'existence en organisant de prestigieuses journées Portes Ouvertes. A cette occasion, les Hercules C-130 et Falcon DA-20 occuperont une place privilégiée soulignant ainsi leurs 40 ans de service. Notre centre de documentation Dakota a contribué à la rédaction de la brochure des festivités et sera présent à cet événement avec son propre stand entièrement rénové.

Au nom de nos membres, nous adressons nos sincères félicitations au 15 Wing et à son personnel à l'occasion de ces anniversaires spéciaux. Nous espérons avoir le plaisir d'accueillir de nombreux membres du Dakota lors de ces deux journées

Portes Ouvertes.

La restauration de notre Dakota DC-3/C-47 avance lentement mais sûrement. Nous espérons pouvoir poursuivre notre collaboration avec les élèves de l'école technique ZAVO durant la prochaine année scolaire. Dès la fin septembre, vous pourrez visiter une petite exposition DC-3/C-47 dans nos locaux ayant pour thèmes le Dakota dans le monde et en Belgique ainsi que l'histoire et la restauration de notre propre Dakota.

Dans l'article principal de cette édition, «Il y a vingt ans, 1993: le roi Baudouin et le 15 Wing», deux de nos collaborateurs témoignent de l'implication du 15 Wing dans les derniers mois de la vie du roi et lors de son décès.

Dans la rubrique «Petite Histoire» nous tentons d'expliquer un parachutage peu habituel à Schaffen en 1883 et comment nous avons presque perdu un C-130 en 1993 en Angleterre.

Dans les rubriques «Le 15 Wing 2013» et «Inside Dakota» vous trouverez les comptes rendus d'événements ayant eu lieu au 15 Wing et dans le centre Dakota durant ces derniers mois. La livraison du premier A400M Atlas vous est relatée par Mike Arren dans «Atlas Story».

René Hoeben
Président

Breugeliaans festijn

18 oktober

Wij hebben de datum voor ons traditioneel breugelfeest al vastgelegd:

reserveer dus nu reeds vrijdag 18 oktober in uw agenda. Aperitief in de mess van de 15 Wing vanaf 19u en buffet vanaf 20u.

Tot 7 oktober kunt u zich nu reeds inschrijven door storting van

30 euro/persoon op onze rekening BE11 4381 0641 2148 (BIC KREDBEBB).

(indien gewenst met aanduiding van uw voorkeurtafelgenoten).

Festin breughélien

18 Octobre

Nous avons déjà fixé la date pour notre traditionnelle fête breughélienne:

réservez donc déjà le vendredi 18 octobre dans votre agenda.

Apéritif au mess du 15 Wing à partir de 19h et buffet à 20h.

Dès maintenant, vous pouvez vous inscrire jusqu'au 7 octobre par virement de

30 euro/personne au compte BE11 4381 0641 2148 (BIC KREDBEBB)

(éventuellement en spécifiant vos convives préférés).

Inside Dakota

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Algemene vergadering 2013

Op maandag 13 mei vond de jaarlijkse Algemene Vergadering plaats waarop al de effectieve leden waren uitgenodigd. Naast het gunstig financieel verslag 2012, werden ook de verwezenlijkingen en de ledenevolutie van het voorbije jaar besproken. Het ledenaantal is stabiel gebleven in vergelijking met 2011 en schommelt tussen 425 en 450. Het aantal leden van het actief personeel 15 Wing, dat geniet van een gunsttarief, is niet meer dan 25. Het aantal vrijwillige medewerkers of effectieve leden bedraagt 35. In 2012, werd een grote vooruitgang gemaakt met de restauratie van onze Dakota DC-3; maar in 2013 is er nog veel werk aan de winkel: installeren van de twee motoren en schroeven en de restauratie van de binnenkant. De projecten voor 2013 werden voorgesteld: een tentoonstelling DC-3 en deelname aan de Open Deur ter gelegenheid van 65 jaar 15 Wing en 40 jaar C-130 en Falcon DA-20.

Jaarlijks diner voor de vrijwilligers



Als dank voor hun inzet werden alle effectieve leden (vrijwillige medewerkers) met hun partner uitgenodigd voor een smaakvol en zuiders diner op vrijdag 7 juni in het Italiaans restaurant "Firenze" in Kortenberg.

Restore Dakota: afscheid van de leerlingen van ZAVO

Op maandag 27 mei was het de laatste keer dat de leerlingen van het 6de en het 7de jaar Vliegtuigtechniek uit het Zaventens Vrij Onderwijs (ZAVO) werkten aan onze Dakota DC-3. In aanwezigheid van de heer F. Dierickx, directeur van het ZAVO, dankte Axel Vermeesch de school, de leerlingen en leraar Jan Vandijk voor de vele maandagen dat zij zich inzetten voor de restauratie van dit merkwaardig vliegtuig. Ook dit schooljaar weer vormden zij samen de ploeg Restore Boxcar een uitstekend team Restore Dakota met een goede verstandhouding tussen jong en oud, tussen Nederlands- en Franstaligen.

Alle leerlingen kregen een klein geschenk en een gratis lidmaatschap van de VZW Dakota tot eind 2014. In naam van alle vrijwilligers en het bestuur wenste Axel Vermeesch

Assemblée Générale de 2013

Le lundi 13 mai, notre Assemblée générale annuelle, à laquelle tous les membres actifs étaient invités, a eu lieu. Outre le rapport financier favorable de 2012, les réalisations de l'année et l'évolution du nombre des membres ont été discutés. L'adhésion est restée stable par rapport à 2011 et varie entre 425 et 450. On ne compte que 25 membres du personnel actif du 15 Wing qui bénéficient d'un taux réduit. Le nombre de bénévoles ou de membres effectifs est de 35. En 2012, la restauration de notre Dakota DC-3 a bien progressé, mais en 2013, il reste encore beaucoup à faire: installer les deux moteurs et les hélices et restaurer l'intérieur.

Les projets pour 2013 ont été présentés: une exposition dédiée au DC-3 et notre participation à la journée porte ouverte pour marquer le 65^{ième} anniversaire du 15 Wing et les 40 années des C-130 et des Falcon DA-20.

Dîner annuel pour nos bénévoles



En guise de remerciement pour leur dévouement, le vendredi 7 Juin, tous nos membres effectifs (bénévoles) étaient invités avec leur partenaire à un dîner savoureux et méditerranéen au restaurant italien "Firenze" à Kortenberg.

Restore Dakota: adieu aux étudiants de Zavo

Le lundi 27 mai, les élèves de la 6e et 7e année Technique Avions de l'Enseignement Libre de Zaventem (ZAVO) ont travaillé pour la dernière fois sur notre Dakota DC-3. En présence de M. F. Dierickx, directeur du ZAVO, Axel Vermeesch a remercié l'école, les élèves et le professeur Jan Vandijk pour les nombreux lundis qu'ils ont consacrés à la restauration de cet avion remarquable. Cette année scolaire aussi, ils formaient avec notre équipe Restore Boxcar un excellent team Restore Dakota avec une très bonne entente entre jeunes et vieux, entre néerlandophones et francophones.

Tous les élèves ont reçu un petit cadeau et une adhésion gratuite à notre asbl Dakota jusqu'à la fin de 2014. Au nom

de leerlingen het allerbeste met hun eindexamens en daarna een toffe vakantie:

Bavo Peeters, Joachim De Wit, Pieter Savat, Maarten Coudenys, Bram Bogaerts, Thijs Moens, Olivier Van Craenenbroeck, Timothy Claerhoudt, Kasper Vanhoegaerden, Dario Grisotto en Mario De Bontridder. Na de korte receptie, zorgde vrijwilliger Luc Van den Eeckhout er voor dat iedereen kon genieten van enkele smakvolle hamburgers. Er werd ook nog veel herinneringen uitgewisseld over het fantastisch bezoek aan «le Musée de la Batterie et l'Association Dakota de Merville» in april.



de tous nos bénévoles et du conseil, Axel Vermeesch a souhaité les élèves suivants beaucoup de succès pour leurs examens finaux, et des vacances bien méritées:

Bavo Peeters, Joachim De Wit, Pieter Savat, Maarten Coudenys, Bram Bogaerts, Thijs Moens, Olivier Van Craenenbroeck, Timothy Claerhoudt, Kasper Vanhoegaerden, Dario Grisotto en Mario De Bontridder.

Après une courte réception, notre bénévole Luc Van den Eeckhout a préparé pour tout le monde quelques hamburgers bien savoureux.

Beaucoup de souvenirs de notre visite fantastique au «Musée de la Batterie et l'Association Dakota de Merville» au mois d'Avril ont été également échangés.

Jaarlijkse BBQ "Onder de vleugels"

Op maandag 12 augustus organiseerden wij onze traditionele BBQ, die niet meer "onder de vleugels" doorgaat, maar wel in en rond de ontmoetingsruimte van onze VZW. Het zestigtal deelnemers bestond zoals gewoonlijk voornamelijk uit onze vrijwilligers met hun partner, en een aantal genodigden die wij willen danken voor hun steun en medewerking: o.a. generaal W. Debrouwer; de bevelhebber van de 15 Wing kolonel B. Masuy en enkele van zijn naaste medewerkers; alsook enkele militairen uit Bevekom die ons helpen bij de restauratie van ons vliegtuigenpark.

Wij danken ook Norbert Niels die ons traditiegetrouw vergastte op een uitstekend aperitief en een artisanale ijsje als dessert; onze vrijwilliger Chris die het sappige vlees leverde; het personeel van de mess 15 Wing voor het groentebuffet en andere materiële steun en de "Restore



Boxcar" leden en de Jos die koks van dienst waren aan de BBQ.

BBQ annuel "sous les ailes"

Le lundi 12 août, nous avons organisé notre barbecue traditionnel, qui n'a plus lieu "sous les ailes", mais bien dans et autour l'espace de réunion de notre association. Les soixante participants se composaient, comme d'habitude, principalement de nos bénévoles avec leur partenaire, et d'un certain nombre d'invités, que nous tenons à remercier pour leur soutien et leur coopération: e.a. le général W. Debrouwer; le commandant du 15 Wing, le colonel B. Masuy et ses plus proches collaborateurs; et des militaires de Beauvechain qui nous



aident à restaurer nos avions. Nous remercions également Norbert Niels qui, traditionnellement, nous régalaient d'un excellent apéritif et d'une crème glacée artisanale pour le dessert: notre collaborateur Chris qui a livré la juteuse viande; le personnel du mess 15 Wing pour les légumes d'accompagnement et matériel de soutien et l'équipe Restore Boxcar et le Jos qui était cuisinier de service au barbecue.

Vanaf 23 september zal in onze lokalen een EXPO Dakota DC-3/C-47 te zien zijn. Deze tentoonstelling is vooral gewijd aan de geschiedenis en restauratie van "onze" Dakota. Maar komen ook aan bod: de Dakota in de wereld en in België. Het bestuur van de postzegelclub "De Postiljon" uit Boortmeerbeek verleende zijn medewerking met een merkwaardige verzameling.

Dakota-vrijwilligers op bezoek in Merville (Normandië)

Uittreksel uit de krant «Ouest France» van donderdag 25 april 2013

Men herinnert zich nog dat eind oktober 2007, onder impuls van burgemeester Olivier Paz, een handvol «bezetenen» van de luchtvaart zich naar Bosnië-Herzegovina begaven om er een mytische Dakota C-47 uit 1943, die dreigde te eindigen bij een oud-ijzerhandelaar, te

ontmantelen en op drie vrachtwagens over te brengen. Het toestel werd met grote sier voorgesteld aan het publiek bij de site van de Batterie de Merville gedurende de vieringen van juni 2008. Het is de Association Merville-Dakota, opgericht onder het voorzitterschap van Jean Vergnes, die de inrichting van de binnenkant en het onderhoud verder zet en het vliegtuig voorstelt bij bezoeken gedurende het zomerseizoen.

Een voorbeeld voor onze Belgische collega's.

Een Belgische vereniging restaureert reeds gedurende twee jaar een Douglas C-47 die ook een geschiedenis kende gedurende de Tweede Wereldoorlog.

Een groep vrijwilligers van de «15 Wing Belgische luchttransport», vormde zoals in Merville, een vereniging: «Dakota 15 Wing». Zij demonteerden en brachten het vliegtuig over van Oostende naar Brussel. Sedertdien, namen zij contact met Jean Vergnes om nuttige informatie te bekomen van de groep in Normandië. Deze waren bereid om daar een handje toe te steken. Onnodig, de Belgen kregen de hulp van leerlingen uit een technische school gespecialiseerd in vliegtuigtechniek. Al deze samenkomende inspanningen resulteerden in afgewerkte taak.

Deze dinsdagmorgen, zijn het 47 leden van deze stevige groep die richting Carpiquet vliegen om Merville te bereiken waarmee reeds sedert twee jaar een nauwe bond bestaat.

Het was de beloning van hun inzet. Hans Combée, vicevoorzitter van Merville-Dakota en tweetalig, was aanwezig op de luchthaven om hen te ontvangen en de weg te openen. Bij de aankomst op de site: onthaal door een sterke delegatie van de associatie; kennismaking; tussenkomst door Jean Vergnes; daarna door Béatrice

A partir du 23 septembre, vous pourrez découvrir dans nos locaux notre nouvelle exposition Dakota DC-3/C-47.

Cette exposition est surtout consacrée à l'histoire et à la restauration de «notre» Dakota, mais le Dakota dans le monde et en Belgique sera aussi couvert. La direction du club de philatélie "De Postiljon" de Boortmeerbeek y présente une collection remarquable.

Les volontaires de Dakota visitent Merville (Normandie)

Extrait du Journal «Ouest France» du jeudi 25 avril 2013



On se souvient qu'en fin octobre 2007, sous la houlette d'Olivier Paz, maire, une poignée de «mordus» d'aviation, s'était rendue en Bosnie-herzégovine pour démonter, puis ramener sur trois semi-remorques et, enfin restaurer le mytique Dakota C-47 de 1943 qui menaçait de finir entre les mains de ferrailleurs. Il était présenté au public en grande pompe, près du site

de la Batterie de Merville lors des cérémonies de juin 2008. C'est l'association Merville-Dakota, créée alors avec Jean Vergnes à sa présidence, qui a poursuivi les travaux d'aménagement intérieur et de maintenance et le propose aux visites durant toute la saison estivale.

Un exemple pour les homologues belges.

Une association belge a, voilà deux ans, souhaité réhabiliter un Douglas C-47 qui a eu, lui aussi, une histoire pendant la Seconde Guerre mondiale. Un groupe de bénévoles du «15 Wing Transport aérien belge», s'est alors, comme à Merville, constitué en association: «Dakota 15 Wing». Ses hommes ont démonté et rapatrié l'avion d'Ostende à Bruxelles. Dès lors, ils ont pris contact avec Jean Vergnes pour bénéficier des précieux conseils du groupe normand. Ceux-ci se sont portés volontaires pour aller «donner un coup de main». Inutile, les Belges ont fait appel aux élèves d'une école de techniciens d'aviation spécialisée. Tous les efforts conjugués ont abouti à un travail fini.

Ce mardi matin, ce sont 47 membres de ce groupe très soudé qui s'envolait direction Carpiquet pour rejoindre Merville où des liens étroits se sont tissés depuis deux ans. C'était la récompense de tout cet investissement. Hans Combée, vice-président de Merville Dakota, bilingue, était à l'aéroport pour les recevoir et leur ouvrir la route. À l'arrivée sur le site: accueil par une forte délégation de l'association, collation, intervention de Jean Vergnes, puis de Béatrice Guillaume maire-adjoint, qui connaît l'histoire du Dakota sur le bout des doigts, visite de l'avion, du site, déjeuner en commun puis arrêt à Ranville pour visiter le musée et retour à Carpiquet vers la fin de l'après-midi pour rejoindre Bruxelles.

C'était une belle journée dont les artisans du Dakota local sont particulièrement fiers. Cela leur permet de relater leur

Guillaume adjunct-burgemeester die de geschiedenis van de Dakota van buiten kent; bezichtiging van het vliegtuig; een gezamenlijk middagmaal; een stop in Ranville voor museumbezoek en in de late namiddag terugkeer naar Carpiquet om naar Brussel terug te keren. Het was een mooie dag waarop de lokale Dakota-kunstenaars heel fier zijn. Dat laat hen toe hun «culot» en hun kunnen te tonen!

Drie ZAVO-leerlingen gaven ook hun mening

Bram Bogaerts:

“We hadden afgesproken op de militaire luchthaven te Melsbroek om 7 uur. Met uitzicht op de tarmac waren we aan het popelen om te vertrekken. Om half negen zouden wij opstijgen. In het vliegtuig werden wij begroet door de bemanning en namen onze plaatsen in. Het was een korte vlucht naar de luchthaven van Caen. Daar wachtte ons een bus op om ons naar het openluchtmuseum van Merville te brengen. Daar aangekomen zagen we een C-47 een toestel dat zeer sterk lijkt op de DC-3 maar enkel gemodificeerd was voor militaire operaties in plaats van burgerluchtvaart. We werden aangenaam verrast door een warme verwelkoming met drankjes en koekjes. Na een interessante uitleg over de C-47, herkomst en rol in de oorlog mochten we vrij het museum ontdekken. Het museum bestond uit vele bunkers waarin en in elk vond je een deel van het verhaal over hoe de geallieerden daar de Duitsers versloegen. Om een invasie mogelijk te maken en Frankrijk te bevrijden moest men de batterij innemen zodat de schepen makkelijker aan land konden geraken. Ze deden dit met de C-47 die parachutisten dropten vlakbij de batterij waar 140 Duitse soldaten zaten. Na een korte maar hevige strijd namen ze de basis in met 150 man. De invasie van de geallieerden kon beginnen.

In een van de bunkers werd er een oorlogsscène nagespeeld waarbij je door het harde geluid aanvoelde hoe angstaanjagend oorlog kon zijn. Na het museumbezoek was het tijd voor het middagmaal in een restaurantje verderop.



We zagen er de Franse gastvrijheid en vriendelijkheid. Het tweede museum ging over de verdere verovering, waarbij bruggen werden ingenomen. De Pegasusbrug stond centraal. We zagen er ook welke uitrusting de geallieerden hadden tijdens de oorlog. Samen met een filmpje konden we de verschillende stappen volgen die de geallieerden maakten om Caen en Merville in te nemen. Wanneer de dag ten einde liep keken we terug naar

«culot» mais aussi leur savoir-faire!

Trois élèves de ZAVO donnaient aussi leur opinion

Bram Bogaerts:

«Nous nous étions mis d'accord de nous rencontrer vers 7 heures sur la base militaire de Melsbroek. Avec vue sur le tarmac, nous trépigions d'impatience avant de partir. L'heure de décollage était prévue vers huit heures et demie. En montant à bord de l'avion nous étions accueillis par l'équipage et nous prenions possession de nos places.



C'était un vol assez court vers l'aéroport de Caen. Un autocar nous y attendait et nous ramenait vers le musée en plein air de Merville. En arrivant là-bas nous apercevions un C-47, un appareil qui ressemble assez fort à notre DC-3. C'était un DC-3 civil adapté pour exécuter des opérations militaires. Nous étions agréablement surpris de l'accueil chaleureux avec des boissons et des biscuits. Après une explication très intéressante concernant l'histoire du C-47 nous étions libre de découvrir le musée. Ce dernier consistait en plusieurs bunkers où on trouvait dans chacun une explication partielle de la façon dont les alliés avaient battu les Allemands. Pour rendre une invasion possible afin de libérer la France, la batterie devait être prise de sorte que les bateaux de débarquement auraient un accès plus facile sur les plages. Ceci se faisait avec des C-47's qui larguaient des parachutistes tout près de la batterie où se trouvaient 140 soldats allemands. La base était prise par 150 parachutistes après une courte lutte à mort après quoi l'invasion réelle des alliés pouvait commencer.

Dans un de ces bunkers on simulait une scène de bataille. Le vacarme épouvantable donnait une impression de ce que la guerre pouvait être terrifiante. Après la visite au musée il était temps d'aller prendre le déjeuner dans un petit restaurant dans les parages. On a pu y découvrir l'hospitalité et l'amabilité française. Le second musée traitait de la conquête des environs où des ponts étaient occupés. Le pont Pegasus était le point central. Nous pouvions également nous rendre compte de l'équipement des alliés pendant la guerre. Un court métrage nous donnait un aperçu sur les différentes étapes exécutées par les alliés afin de prendre Caen et Merville.

Vers la fin de la journée nous faisons un résumé de tout ce qu'on avait appris et combien les alliés étaient vaillants afin de protéger la population en France et de libérer également le reste de l'Europe. Le tout commençait le Jour J avec la prise d'une batterie lourde qui menaçait

wat we allemaal leerden en hoe dapper de geallieerde soldaten in die tijd waren om de bevolking te beschermen en Frankrijk en de rest van Europa te bevrijden. Het begon allemaal op D-Day met de inname van een kleine batterij met zwaar afweergeschut die alles mogelijk maakte. Met goede herinnering aan de dag gingen we weer naar het vliegtuig die ons terug zou brengen naar Melsbroek. We dachten als D-Day nooit gebeurd was, hoe zou Europa er dan vandaag uitzien?”

Joachim De Wit:

“Op maandag 22 april, vlogen wij naar Merville om daar een dag lang bij te leren over de DC-3 geschiedenis en de Tweede Wereldoorlog. Het zou een merkwaardige en bewustmakende uitstap worden. Die dag hebben we inderdaad heel veel bijgeleerd. Om 7u30 in de ochtend begon het avontuur naar het verleden: we namen om het vliegtuig naar Caen. Bij aankomst even snel op de foto samen met de Fransen en dan verder per bus naar ‘La Batterie de Merville’. Wat een spectaculaire belevenis was dit: de DC-3/C-47 die stond te pronken en de vier grote met grond en gras bedekte bunkers waarop de Duitse kanonnen stonden. We werden ontvangen met een lekkere koffie en wat koekjes, onze dag was zeker al geslaagd, maar onze missie om het verleden te herontdekken nog niet.

Dus begonnen we met een bezoek aan de C-47 die aan veel gevechten heeft meegedaan in Wereldoorlog II als paratrooper vliegtuig. Het oude vliegtuig, dat vroeger ergens in Bosnië als bar gebruikt werd, was mooi gerestaureerd met de originele apparatuur en bekleding. Daarna bezochten we de bunkers. Elke bunker had een eigen tentoonstelling en verhaal. Zoals die bunker waar een 4D-film getoond wordt met rook en oorverdovend lawaai over de geallieerde aanval op de batterij van Merville vanuit het zichtpunt van deze bunker!

Toen was het tijd voor een middagmaal, genieten van een heerlijk viergangenmenu in het mooie Normandië met lekkere mosselen van de streek. ‘s Namiddags trokken wij naar een ander klein museum, het “Memorial Pegaus”. Daar bekeken wij verschillende materialen, wapens, voertuigen

les environs. C’était avec un excellent souvenir en fin de journée que nous montions à bord de notre avion qui nous ramenait à Melsbroek. Nous nous posons la question de ce que l’Europe serait devenu sans le Jour J».

Joachim De Wit:

«Ce lundi 22 avril nous volions vers Merville pour y apprendre pendant toute une longue journée l’histoire du DC-3 ainsi que celle de la Seconde Guerre Mondiale. Ce serait une excursion remarquable et de sensibilisation. Ce jour là nous avons en effet appris énormément de choses. L’aventure vers le passé commençait vers 7h30 dans la matinée: nous prenions l’avion à destination de Caen. Vite une photo avec les Français à l’arrivée et puis en autocar nous nous dirigeons vers «La Batterie de Merville». Comme c’était un événement spectaculaire: le DC-3/C-47 se pavanant et les quatre immenses bunkers recouverts de terre et d’herbe et sur lesquels étaient mis les canons allemands. Notre journée était déjà bien réussie car nous étions accueillis avec une bonne tasse de café et quelques biscuits bien que notre mission de redécouvrir le passé devait encore commencer.

Alors la première chose était de visiter un C-47 qui avait pris part à plusieurs batailles comme transporteur de paracommandos lors de la Seconde Guerre Mondiale. Ce vieux coucou qui auparavant servait comme bar à Bosnie, était restauré magnifiquement, l’appareillage ainsi que le revêtement étaient d’origine. Après quoi nous visitons les bunkers. Chaque bunker à part comportait une exposition et un récit individuels. Comme par exemple dans ce bunker où à l’aide de fumée et d’un fracas de tonnerre, était montré un film en 4D de l’attaque de la batterie de Merville et ceci, vu du bunker!

Après cette démonstration il était temps d’aller se régaler d’un déjeuner à quatre plats dans un restaurant situé dans le pays magnifique de la Normandie. Les fameuses moules de la région n’y pouvaient pas manquer! L’après-midi on se dirigeait vers un autre petit musée, le «Memorial Pegasus». On pouvait y admirer le matériel utilisé pendant le débarquement en Normandie: des armes, des véhicules



machines en vliegtuigen ze gebruikten bij de landing in Normandië. Maar buiten was het het knapst: een echte zweefvlieger van toen getrokken door de Dakota's, een gigantische metalen brug en prachtige voertuigen zoals een auto met normale voorbanden maar met rupsbanden achteraan.

Rond 17u was het tijd om terug te keren naar ons vaderland, we namen de bus terug naar het vliegveld van Caen voor een rustige vlucht terug naar Melsbroek, een goed moment om te bekomen van ons avontuur. Ik zal de vlucht en uitstap nooit vergeten. Bedankt Dakota!"

Maarten Coudenys:

"Dat de DC-3 Dakota een rijke geschiedenis heeft wisten we al, maar ieder toestel heeft z'n eigen verhaal. Onze DC-3 staat in Melsbroek, en dankzij het 6de en 7de jaar Vliegtuigtechnieken (VT) kan ons toestel weer schitteren. Maar ons toestel is lang niet het enige met een wondere geschiedenis. De leerlingen van VT kregen de kans om op 22 april 2013 met een Embraer ERJ 145 naar Caen te vliegen en van daar met de bus door te reizen naar de 'Batterie de Merville', in het hartje van Normandië. Daar werden we opgewacht door een impressionant ontvangstcomité, inclusief de Franse pers. We werden ondergedompeld in de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog en met onze neus op de feiten gedrukt, als we te weten komen hoeveel soldaten hier sneuvelden en we de bunkers met eigen ogen zagen. Het hoogtepunt van het museum van Merville is de C-47 die op ons neerkijkt als een rustige, ijzeren reus. De C-47 is de militaire versie van de DC-3, en ik hoef er niet bij te zeggen dat ook dit toestel een avontuurlijke geschiedenis heeft.

We gaan terug in de tijd. Bijna 70 jaar, terug naar de nacht van 5 op 6 juni 1944. Met loeiende motoren raast de Amerikaanse C-47 SNAFU. (Situation Normal All Fucked Up) over Normandië om parachutisten van het 101th Airborne Regiment te droppen om de Duitse batterij van Merville onschadelijk te maken en de geallieerde troepen toe te laten op de stranden te ontschepen. Na de oorlog legt het toestel een wonderbaarlijke weg af, tot het uiteindelijk in Bosnië strandt, en het terug wordt gehaald naar Merville, waar het nu pronkt als museumstuk en monument.

Na genoten van een audio-visueel spektakel in de bunkers van het museum en 's middags van de Normandische delicatessen in een plaatselijk restaurant: keuze tussen mosselen, visschotel of ham met cider. Daarna het middageten keerden we met de bus terug naar Caen. Onderweg stopten we nog bij het "Memorial Pegasus" van de 6th Britse Airborne Division. Hier bekeken wij een brug waarvoor in juni 1944 zware strijd werd geleverd. Er stond een Horsa zweefvliegtuig te bezichtigen die op D-day getrokken werden door de Dakota's.

Rond zes uur stegen we weer op uit Caen, om na een uurtje vliegen, moe maar tevreden, terug te landen op Melsbroek. Dank aan het bestuur van de VZW Dakota 15 Wing, voor deze unieke kans."

De VZW Dakota dankt:

Jef Verlaak, ancien 15 Wing, voor het schenken van de 16 delen van de «De Geschiedenis van de Nederlandse en Belgische Luchtvaart» gepubliceerd in 1962 door Lekturama. Jef schreef ook enkele getuigenissen en

de toutes sortes, des machines et des avions. Le comble pourtant était à voir à l'extérieur: un vrai planeur remorqué par un C-47, un gigantesque pont métallique et aussi de magnifiques véhicules avec devant deux pneumatiques et derrière des chenilles.

Vers 17h il était temps de retourner vers notre patrie. Nous prenions l'autocar qui nous ramenait vers l'aéroport de Caen, suivi d'un vol très calme vers Melsbroek. C'était le moment idéal pour revenir sur terre. Je n'oublierai jamais le vol et la visite. Merci beaucoup, Dakota!"

Maarten Coudenys:

«Que le DC-3 Dakota avait une histoire très renommée, ça on savait déjà mais néanmoins chaque appareil a sa propre histoire. Notre DC-3 est stationné à Melsbroek et c'est grâce à la 6^{ième} et la 7^{ième} année Techniques Aéronautique (TA) que notre appareil brille à nouveau. Mais pourtant notre avion n'est pas de loin le seul qui a son histoire particulière. Les étudiants du TA avaient la chance de se rendre à Caen le 22 avril dernier. Ceci à bord d' un Embraer ERJ-145. Puis un autocar les menait vers la «Batterie de Merville» au cœur même de la Normandie. Là sur place nous étions accueillis par un comité de réception impressionnant, même par la presse française. Nous étions plongés dans l'histoire de la Seconde Guerre Mondiale et mis le nez sur les faits quand nous apprenions le nombre de soldats tués et quand nous voyions les bunkers de nos propres yeux. Le summum du musée de Merville est incontestablement le C-47 qui nous regarde de haut comme un géant métallique paisible. Le C-47 est la version militaire du DC-3 et je pense qu'il est inutile d' ajouter que cet appareil a également son histoire hasardeuse: nous retournons dans le temps, dans la nuit du 5 au 6 juin 1944. Avec des moteurs hurlants le C-47 SNAFU (Situation Normal All Fucked Up) américain fonce au-dessus de la Normandie avec à son bord des para-commandos du 101th Airborne Regiment qui seront largués près de la batterie de Merville. Ils doivent la détruire et donneraient de cette façon la possibilité aux troupes alliées de débarquer sur les plages normandes. Après la guerre l'appareil fait un trajet remarquable pour arriver finalement à Bosnie. Par après il est ramené à Merville, où il brille comme pièce de musée et comme monument.

Ayant été régalez d'un spectacle audio-visuel dans les bunkers du musée et ayant dégusté le midi des délicatesses normandes (choix entre des moules, poisson ou bien du jambon avec du cidre dans un restaurant typique), nous retournions avec l'autocar vers Caen. Pendant ce trajet on s'arrêtait près du «Memorial Pegasus» du 6th British Airborne Division. Nous pouvions y examiner un pont où en juin 1944 était livré une bataille féroce. Il y a également un planeur Horsa qui, le Jour J, était remorqué par un C-47.

Vers 18h nous décollions de Caen et après un vol d'une heure, nous atterrissions fatigués mais contents, à Melsbroek. Un grand merci au comité d'administration de la ASBL Dakota 15 Wing pour cette chance unique.»

L'ASBL Dakota remercie:

Jef Verlaak, ancien du 15 Wing, qui nous a offert les 16 volumes de "L'histoire de l'aviation néerlandaise et belge» publié en 1962 par Lekturama. Jef a également rédigé quelques témoignages et expériences de sa période au

ervaringen neer uit de tijd die hij in Belgisch Congo doorbracht; deze zullen in voor ons archief bewaard worden.

Philippe Honnof, 1ste korporaal-chef 15 Wing, voor het schenken van een koffer vol oude militaire documenten Landmacht en Luchtmacht.

Jan Vingerhoets, ancien 15 Wing, voor het schenken van de logboeken (1950-1974), fotoalbums en documenten die zijn vader commandant Charles Vingerhoets gedurende zijn lange loopbaan als piloot bij de 15 Wing verzamelde.

Luc Van den Eeckhout, vrijwillige medewerker en ancien 15 Wing, die ons een zeer goede computer schonk, met toetsenbord, flat screen en een USB-stick voor draadloze verbinding. Hij bezorgde ons eveneens een afwasmachine.

Congo belge, qui seront conservés dans nos archives.

Philippe Honnof, 1er caporal-chef du 15 Wing, qui nous a fourni une valise pleine de vieux documents militaires de l'Armée et la Force Aérienne.

Jan Vingerhoets, ancien du 15 Wing, pour le don des carnets de bord (1950-1974), des albums photo et des documents que son père, le commandant Charles Vingerhoets a recueillis au cours de sa longue carrière comme pilote au 15 Wing.

Luc Van den Eeckhout, collaborateur bénévole et ancien 15 Wing, qui nous a fourni un très bon ordinateur, avec clavier, écran et un USB-stick pour connection sans fil. En plus, il nous a offert un lave-vaisselle.

Leden schrijven ons:

Jacques de Brouwer, ancien 15 Wing (was bevelhebber van het 20 Smaldeel en van de Vlieggroep): "Na lectuur van het artikel in Dakota News nr 60 over de deelname van Belgische C-130's in Operatie Serval moet ik vaststellen dat er niets nieuws onder de zon is!

Veertig jaar terug leden de C-130's aan jeugdziektes, en nu aan ouderdomsziektes. Veertig jaar geleden werkten de technische teams in de brandende zon en het stof, wat hen het genoeg bezorgde een lekkere pint te drinken. Maar terug in België, kregen sommigen een uitbrander van generaal Decock omdat ze gewerkt hadden in lichte niet reglementaire kledij, men toch ging naar de Sahel om de vlag te tonen en niet om de honger te lenigen!

Wij waren ook gelukkig en fier met het gepresteerde werk: met amper 80 vliegreuen op het vliegtuig; hulp bieden in alle landen van de Sahel gedurende de hongersnood 1973; voor het eerst uitvoeren van *low level gravity drops* met Belgische C-130; navigeren op zicht want geen GPS, geen INS-platform en een fantasistisch Omega-systeem; 20 ton sorgo inladen in Khartoum bij 40° gedurende de ramadan; pannes verhelpen door uittrekken van zekeringen (circuit breakers); rapporten opstellen die nooit iets veranderen!"

Les membres nous écrivent:

Jacques de Brouwer, ancien du 15 Wing (il y a commandé la 20 Escadrille et le Groupe de Vol): «Après avoir lu l'article dans le Dakota News n° 60 sur la participation des C-130 belges à l'opération Serval, je dois constater qu'il n'y a vraiment rien de nouveau sous le soleil! Il ya quarante ans, nos C-130 souffraient des maladies de jeunesse et aujourd'hui des maladies de vieillesse. Il y a quarante ans, les équipes techniques travaillaient dans la poussière sous un soleil de plomb, ce qui leur faisait apprécier encore plus une bonne pinte bien fraîche. Mais de retour en Belgique, certains ont été réprimandés par le général Decock parce qu'ils avaient travaillé dans une tenue légère, mais pas réglementaire: ils étaient envoyés au Sahel pour y montrer le drapeau et pas tellement pour y soulager la faim!"

Nous étions également très heureux et fiers du travail accompli: avec seulement 80 heures d'expérience sur l'avion, nous avons fourni, pendant la famine de 1973, une assistance dans les pays du Sahel, pour la première fois nous avons effectué des *low level gravity drops* avec nos C-130 belges, nous naviguions à vue car pas de GPS, pas de plate-forme INS ni un système Omega fantasque; nous chargions 20 tonnes de sorgo à Khartoum à 40° pendant le Ramadan; nous réparions des pannes simplement en retirant les fusibles (circuit breakers), nous établissions des rapports qui jamais n'ont changé quoi que ce soit!»

Wij danken volgende de groepen voor hun bezoek:

Nous remercions les groupes suivants pour leur visite:

Arnold Derijcke en NMBS-vrienden
Gepensioneerden Ministerie van Financiën
VTB Cultuur, Bonheiden/Keerbergen
KWB, Meise

De Koperen Passer, Antwerpen
Lagere school "De Waaier", Bertem
Landelijke Gilde, Veltem-Beisem
Stampe & Vertongen Museum, Deurne.

Twintig jaar geleden, 1993:

Koning Boudewijn en de 15 Wing

Door Gilbert Desmet et Axel Vermeesch

18 Mei: Bezoek van koning Boudewijn

Het laatste bezoek van koning Boudewijn aan een militaire eenheid was zijn bezoek aan de 15 Wing Luchttransport op 18 mei 1993.

Gilbert Desmet, commandant van de troepen, getuigt:

Thema voor dit bezoek waren de strategische ontplooiingen en de luchttransportoperaties in het kader van "non-combatant evacuation operation", evacuatie van niet-strijdend personeel (NEO). Verschillende scenario's werden onderzocht en voorgesteld aan diverse instanties om te komen tot een wapenschouw, gevolgd door discussies binnen enkele workshops om de verschillende facetten van dit soort operaties uit te leggen.

Als luitenant-kolonel werd ik door de korpscommandant, kolonel G. Van Eeckhoudt, aangeduid aan om commandant van de troepen te zijn voor deze parade.

Niet zo eenvoudig voor mij daar mijn "drill" slechts gemiddeld is en nog dateert van de jaren 70, waar ik ten hoogste een peloton had bevolen! Bovendien moet de ontvangst van de verschillende overheden gecoördineerd worden met de militaire muziekkapel, en moet ik hen zonder spiekbriefje in de juiste volgorde aankondigen met hun volledige titels en namen in het Frans en het Nederlands, en dit, voor generaals, maar ook voor ministers en natuurlijk voor zijne majesteit de koning, zonder ook een of ander militair commando te vergeten. Tenslotte, wat zal de juiste tenue zijn die ik moet dragen?

Ik kreeg gelukkig onmiddellijk de volledige steun van de korpsadjutant, Raymond Buekenhout, die me vertelde "Maak je geen zorgen kolonel, wij kennen u en ik zal voor u een volledige uitrusting klaarmaken, zelfs met inbegrip van het wapen. Voor wat de bevelen betreft: ziehier het draaiboek en de teksten die u uit het hoofd zal moeten leren." Er was natuurlijk een scenario voor goed weer met

Il y a vingt ans, 1993:

Le roi Baudouin et le 15 Wing

Par Gilbert Desmet et Axel Vermeesch

Le 18 mai: Visite du roi Baudouin

La dernière visite du roi Baudouin à une unité militaire était sa visite au 15 Wing de Transport Aérien le 18 mai 1993.

Gilbert Desmet, commandant des troupes en témoigne:

Cette visite avait pour thème les déploiements stratégiques et les opérations du transport aérien dans le cadre des missions "non-combatant evacuation operation", opération d'évacuation de personnel non combattant (NEO).

Plusieurs scénarios ont été étudiés et proposés aux différentes autorités pour arriver à une parade et des discussions en quelques ateliers pour expliquer les différentes facettes de ce type d'opération.

Étant lieutenant-colonel, le chef de corps colonel G. Van Eeckhoudt, m'avait désigné commandant des troupes pour la parade. Pas si simple pour moi parce que mon «drill» est moyen et date plutôt des années 70 et je n'ai

jamais commandé plus qu'un peloton. De plus, il faut coordonner l'accueil des différentes autorités avec la musique militaire en citant par cœur (pas de copion possible) et dans l'ordre leurs titres et noms complets en français et néerlandais et ceci, pour des généraux mais aussi des ministres et bien évidemment sa majesté le roi, et ne pas oublier l'un ou l'autre des commandements militaires. Enfin quelle est la tenue exacte que je devrai porter?

J'ai cependant eu immédiatement le support total de l'adjutant de corps, Raymond Buekenhout qui m'a déclaré «Ne vous en faites pas mon colonel nous vous

connaissons et je vous préparerai une tenue avec tout, y-compris l'arme et pour ce qui est des commandements, voici les scénarios et les textes à connaître par cœur». Il y avait évidemment un scénario beau temps et une alternative en cas de mauvais temps. De même différentes autorités étaient possibles mais ne seraient confirmées que dans



een alternatief in geval van slecht weer. Daarenboven zou de aanwezigheid van verschillende autoriteiten slechts enkele dagen voordien bevestigd worden.

En alles is gebeurd zoals de korpsadjudant mij beloofd had. Vanaf de repetities tot en met de dag van het bezoek is alles erg soepel verlopen met de perfecte "outfit" die hij mij had voorbereid. Alleen één kleine valse noot: een burgerautoriteit die ik ontving stak mij de hand toe voor hij ging zitten. Dat was niet gepland en ik kreeg mijn witte handschoenen onmogelijk uit ... tot hij mij eindelijk gerust stelde en zei: "met de handschoenen aan zal het even goed gaan, kolonel!"

Nadat wij ons snel hadden omgekleed gingen wij naar de mess waar wij ingedeeld werden in verschillende werkgroepen: voorbereiden van zendingen voor 20 en 21 Smaldeel, onderhoud van de vliegtuigen ... in alle workshops toonde de Koning een zeer grote interesse en zijn vragen bewezen een grondige kennis van de behandelde onderwerpen.

Voor mij was deze opdracht een grote uitdaging, maar wat een mooie herinnering!

21 en 22 Juli: Nationale feestdag - Vorstenpaar vertrekt op vakantie

Het militair defilé staat dit jaar in het teken van de buitenlandse vredesoperaties waaraan Belgische militairen deelnemen met de onmisbare steun van de 15 Wing. Uitzonderlijk zouden twaalf vliegtuigen van de 15 Wing aan het luchtdefilé deelnemen; door het slechte weer werd de deelname echter herleid tot zes: drie C-130's, een HS-748 en twee SW-03 Merlins.

Traditioneel zouden koning Boudwijn en koningin Fabiola na het defilé naar Spanje vliegen voor hun zomervakantie in hun villa te Motril aan de Costa del Sol. Om ongekende reden werd hun vertrek met een dag uitgesteld. Op 22 juli bracht een bemanning van het 21 Smaldeel met de B-727 CB-01 het vorstenpaar en personeel naar Granada gelegen op 70 km van Motril. De bemanning bestond uit boordcommandant D. De Koninck; copiloot D. Delnaye; navigator Y. Steenssens; flight engineer H. Dirx en de stewards A. Roosen, P. Rose en J. Joniaux.

1 Augustus: Repatriëring van de overleden koning Boudewijn

Op zaterdagavond 31 juli 1993 sterft koning Boudewijn terwijl hij met vakantie is in Spanje. 's Anderendaags zal zijn stoffelijk overschot door de 15 Wing gerepatriëerd worden.

Zendingsoverste Axel Vermeesch herinnert zich:

Op zondag 1 augustus was ik in crew voor een vlucht met C-130 naar Boekarest om weeskinderen op te halen die hun vakantie in Belgische families zouden doorbrengen. Maar die zondagmorgen werd ik rond 5u wakker door het onophoudelijk rinkelen van de telefoon. De officier van het operatiecentrum van de 15 Wing (WOC) van de 15 Wing, een jonge kapitein lichtjes over stuur, deelde mij mee: "Kolonel, u vliegt niet naar Boekarest maar met B-727 naar Granada. Koning Boudewijn is gestorven en moet teruggebracht worden naar België. Ik heb een hoger officier nodig als zendingsoverste en u bent de eerste die

les derniers jours.

Et tout s'est passé comme l'adjudant de corps l'avait promis. Des répétitions jusqu'au jour de la visite tout s'est très bien déroulé avec une tenue parfaite qu'il m'avait préparée. Seul petit piment: une autorité civile que j'ai accueillie m'a tendu la main avant de prendre sa place. Ce n'était pas prévu et mon gant blanc ne voulait pas s'enlever... finalement l'autorité m'a dit "mon colonel avec le gant ce sera aussi bien."

Très vite changés nous sommes alors passé au mess où nous étions répartis en différents ateliers: préparation des missions de la 20 et 21 Escadrille, de la maintenance ... dans tous les ateliers le roi a marqué un intérêt très poussé et ses questions démontraient une très bonne connaissance des sujets abordés.

Ce fut pour moi une mission avec un réel défi, mais quel bon souvenir.

Le 21 et 22 juillet: Fête nationale – Le couple Royal part en vacances

Cette année, le défilé national est placé sous le thème des missions de paix à l'étranger. Des militaires belges participent à ces missions avec le support indispensable du 15 Wing. Exceptionnellement, douze avions du 15 Wing devaient participer au défilé aérien. Le mauvais temps a fait réduire cette participation à six: trois C-130's, un HS-748 et deux SW-03 Merlins.

Traditionnellement le roi Baudouin et la reine Fabiola s'envolaient vers l'Espagne après le défilé pour y passer leurs vacances dans leur villa de Motril à la Costa del Sol. Pour des raisons inconnues leur départ a été retardé d'un jour. Le 22 juillet un équipage de la 21 Escadrille à amené le couple royal et son personnel dans le B-727 CB-01 vers Grenade situé à 70 km de Motril. L'équipage était composé de: commandant de bord D. De Koninck; copilote D. Delnaye; navigateur Y. Steenssens; flight engineer H. Dirx et les stewards A. Roosen, P. Rose et J. Joniaux.

Le 1 août: Rapatriement de la dépouille du roi Baudouin

Le roi Baudouin décède le samedi 31 juillet 1993 en soirée. Il était alors en vacances en Espagne. Sa dépouille sera rapatriée le lendemain par le 15 Wing.

Le chef de mission Axel Vermeesch se souvient:

Le dimanche 1 août, j'étais membre d'équipage sur un vol C-130 à destination de Bucarest pour y aller chercher des petits orphelins qui devaient passer leurs vacances dans des familles belges. Mais j'ai été réveillé vers 5 hrs ce dimanche matin par la sonnerie persistante du téléphone. L'officier du centre d'opérations du 15 Wing (WOC), un jeune capitaine légèrement bouleversé me communique ceci: «Colonel, vous ne volez pas vers Bucarest mais bien à Grenade et en B-727. Le roi Baudouin est décédé et doit être rapatrié en Belgique. J'ai besoin d'un officier supérieur comme chef de mission et vous êtes le premier que j'ai pu contacter! Pourriez-vous venir ici le plus rapidement possible avec votre uniforme de sortie.»

J'ai remonté l'escalier vers la chambre et j'ai mis mon épouse au courant de la surprenante nouvelle. Je lui ai aussi demandé d'allumer la radio pendant que je me préparais et que je prenais mon petit-déjeuner.



ik kan bereiken! Kom zo vlug mogelijk naar hier aub in uitgangsuniform.”

Ik liep terug de trap op naar de slaapkamer en melde mijn vrouw het verrassende nieuws en vroeg haar de radio op te zetten terwijl ik mij klaar maakte en ontbijt nam.

In de auto, op weg van Zemst naar Melsbroek, hoorde ik waarschijnlijk als een van de eerste Belgen die morgen dat koning Boudewijn gedurende de avond van 31 juli op vakantie in Montril onverwacht aan een hartstilstand gestorven was; hij was 63 jaar.

Bij aankomst in het WOC bleek dat er ook reeds twee aanvragen voor de twee Falcon-20 (DA-20) vliegtuigen waren binnen gekomen met bestemming Granada. Een eerste toestel om prins Albert en prinses Paola, die op vakantie waren in Zuid-Frankrijk, op te halen in Marseille/Marignane. Het tweede vliegtuig om premier J-L. Dehaene, minister van Justitie M. Wathelet en de kabinetchef van de koning J. Van Ypersele de Strihou naar Granada te brengen.

De officier WOC en zijn onderofficier trokken zich de haren uit het hoofd: vakantieperiode! De ene helft van het personeel nam verlof in juli en zou dus op maandag 2 augustus terug aan de slag gaan; voor de andere helft begon het zomerverlof op 1 augustus. Een eerste bemanning DA-20 was vlug gevonden en was reeds opgestegen naar Marignane (bemanning: piloten Heyvaert en Verhaegen en steward Almey). Het bleek echter onmogelijk twee piloten voor de tweede bemanning DA-20 te vinden.

Met mijn lange ervaring als hoofd van het Bureau Luchttransport (VS3/Tpt) op de Staf van de Luchtmacht kon ik de officier WOC met raad en daad bijstaan.



Dans la voiture, en chemin de Zemst vers Melsbroek, j'étais ce matin-là probablement un des premiers Belges à entendre que le roi Baudouin avait soudainement succombé à un arrêt cardiaque durant la nuit du 31 juillet alors qu'il était en vacances à Motril. Il avait 63 ans.

A l'arrivée au WOC, j'ai pu constater que deux autres demandes pour deux avions Facon-20 (DA-20) étaient aussi arrivées avec comme destination Grenade. Le prince Albert et la princesse Paola étaient en vacances dans le sud de la France. Un premier avion devait aller les chercher à Marseille/Marignane. Le second avion devait amener le Premier ministre J-L. Dehaene, le ministre de la Justice Mr. Wathelet et le chef de cabinet du roi J. Van Ypersele de Strihou vers Grenade

L'officier WOC et son sous-officier se tiraient les cheveux: période de vacances! La première moitié du personnel avait pris congé en juillet et serait donc de retour au

travail le lundi 2 août. Pour la deuxième moitié du personnel, le congé d'été commençait le 1 août. Un premier équipage DA-20 a été rapidement trouvé et avait déjà décollé vers Marignane (Equipage: pilotes Heyvaert et Verhaegen et steward Almey). Il semblait par contre impossible de trouver deux pilotes pour le deuxième équipage DA-20.

Fort de mon expérience comme chef du Bureau Transport Aérien (VS3/Tpt) à l'Etat-major de la Force Aérienne, je pouvais fournir à l'officier WOC de précieux conseils. Je lui ai recommandé de téléphoner à la compagnie ABELAG de Zaventem pour mettre un business-jet à la disposition du Premier ministre J-L. Dehaene. A la question de l'officier WOC de savoir qui allait

Ik raadde hem aan de maatschappij ABELAG in Zaventem op te bellen om een business-jet ter beschikking te stellen van premier J-L. Dehaene. Op de vraag van de officier WOC wie die vlucht zou betalen antwoordde ik "noch jij noch ik." Een uur later steeg de ABELAG-jet op richting Granada om in de vroege namiddag terug op Zaventem te landen. Ook de Falcon-20 uit Granada was met prinses Paola aan boord via Marignane in Melsbroek geland rond 14u.

Rond 7u was de voltallige bemanning voor de B-727 CB-02 in de 15 Wing aanwezig. Opnieuw was commandant D. De Koninck de boordcommandant, met tweede piloot J-L. Jacquemin, flight engineer L. Baurin en stewards J. Van Looy en P. De Keulenaar. We namen brandstof voor heen- en terugvlucht om zo weinig mogelijk tijd te verliezen in Granada, want we zouden zo vlug mogelijk terugkeren naar België. Het draaide echter anders uit.

Het was 9u toen wij opstegen met de grootmaarschalk van het hof en enkele personeelsleden van het koninklijk paleis aan boord. Twee uur later landden wij op het vliegveld van Granada. 's Middags kwam iemand ons melden dat er vóór 16u niets zou gebeuren. We namen een taxi naar het centrum van de stad om te eten en bezochten de tuinen van het Alhambra. Om 15u30 waren we terug op het vliegveld, waar niemand ons kon zeggen wat er te gebeuren stond. Rond 17u bracht iemand de eerste passagier voor ons: de trouwe hond van ons koningspaar. Daar we het brave beest niet aan boord konden opsluiten, wisselden wij elkaar af om ermee rond te wandelen op de tarmac!

Toen rond 19u een groot militair eredetachment en een militaire muziekkapel opdaagden werd ons door de Spaanse veiligheidsmensen medegedeeld dat het wachten was op het Spaanse koningspaar dat er aan hield officieel afscheid te nemen van onze overleden koning, van koningin Fabiola en prins Albert.



Het was rond 20u dat de Falcon-900 met koning Juan-Carlos en koningin Sophia landde uit Madrid en niet ver van onze B-727 geparkeerd werd. Een helikopter van de Guardia Civil met onze koningin en prins Albert landde kort daarna bijna gelijktijdig met de aankomst van de lijkwagen met het stoffelijk overschot van koning Boudewijn.

Na het weerklinken van de nationale hymnes van Spanje en België werd de kist aan boord gebracht door jonge Spaanse soldaten. De kist werd bedekt met de Belgische vlag en een bloemenkrans van paarse Bougainvillea die door koningin Fabiola was gemaakt.

Het afscheid van Spanje was plechtig en toch zeer

payer, j'ai répondu: «ni toi, ni moi». Une heure plus tard, le jet ABELAG décollait en direction de Grenade pour être de retour à Zaventem tôt dans l'après-midi. De même, le Falcon-20 de retour Grenade via Marignane avec la princesse Paola à bord atterrissait à Melsbroek vers 14 hrs.



Vers 7 hrs l'équipage complet du B-727 CB-02 était présent au 15 Wing: le commandant D. De Koninck était de nouveau le commandant de bord, second pilote J-L. Jacquemin, flight engineer L. Baurin et stewards J. Van Looy et P. De Keulenaar. Nous avons pris suffisamment de carburant pour l'aller et le retour de manière à perdre le minimum de temps à Grenade. Nous devions en effet revenir en Belgique dans les meilleurs délais. Cela ne c'est pas passé comme prévu.

Il était 9 hrs quand nous avons décollé avec à bord le grand maréchal de la cour et quelques membres du palais royal. Deux heures plus tard, nous atterrissions à Grenade. A midi quelqu'un nous fait savoir que rien ne se passerait avant 16 hrs. Nous avons pris un taxi vers le centre ville pour y manger et nous avons visité les jardins d'Alhambra. A 1530 hrs nous étions de retour à l'aérodrome où personne ne pouvait nous dire ce qui allait se passer. Vers 17 hrs quelqu'un nous amène le premier passager: le fidèle chien de notre couple royal. Comme nous ne pouvions enfermer cette brave bête à bord, nous nous sommes relayés pour le promener sur la tarmac!

Quand vers 19 hrs un grand détachement d'honneur est arrivé avec une musique militaire, les membres de la sécurité d'état espagnols nous ont fait savoir qu'ils attendaient le couple royal d'Espagne qui tenait à prendre congé officiellement de notre défunt souverain, de la reine Fabiola et du prince Albert.

C'est vers 20 hrs que le Falcon-900 venant de Madrid avec le roi Juan-Carlos et la reine Sophia à son bord a atterri et a été parqué non loin de notre B-727. Un hélicoptère de la Guardia Civil a atterri peu après avec notre reine et le prince Albert et c'est pratiquement au même moment que le corbillard avec la dépouille du roi Baudouin est arrivé sur place.

Après les hymnes nationaux d'Espagne et de Belgique, le cercueil a été monté à bord par de jeunes soldats espagnols. Le cercueil était recouvert du drapeau belge et une gerbe de Bougainvilliers violets confectionnée par la reine Fabiola y a été déposée.

L'adieu de l'Espagne était solennel et pourtant très intime. On ne pouvait y voir ni presse ni télévision et pourtant

intiem. Pers en TV was niet te bespeuren, toch publiceerde Paris Match enkele foto's van ons vertrek op Granada.

Aan de trap van de B-727 waren de bemanningsleden bij de allereerste Belgen om koningin Fabiola en prins Albert hun medeleven te betuigen.

Het was kort na 21u toen commandant J-L. Jacquemin met de CB-02 koers zette naar het noorden. De luchtverkeerscontrole meldde ons dat twee F-18's van de Spaanse Luchtmacht ons vliegtuig zouden escorteren tot boven de Pyreneeën. Inderdaad, enkele minuten later zagen wij de twee toestellen heel dichtbij aan onze rechter en linker kant. Ik verliet de cockpit om dit mee te delen aan prins Albert die mij dankte en aan beide kanten door een venster ging kijken. Boven de Pyreneeën dankte commandant D. De Koninck de twee F-18 piloten en zette koers richting Melsbroek.

Iets na 23u zette commandant D. De Koninck de CB-02 veilig aan de grond op Zaventem. Een tiental minuten later kwam ons vliegtuig op de parking van de militaire luchthaven tot stilstand kwam met voor de laatste keer de fanion van koning Boudewijn uit het linker raam van de cockpit.

Het was donker en stil. De koninklijke familie en de leden van de federale regering maakten hun opwachting. Er heerste wat verwarring: wie zou aan boord komen om de kist met het stoffelijk overschot van koning Boudewijn te begroeten? Enkel familieleden kwamen aan boord; de leden van de regering dienden te wachten tot acht militairen de lijk kist uit het vliegtuig naar beneden brachten. Met de paarse krans van Bougainvillea op de achterdeur vertrok de lijkwagen naar het koninklijk paleis van Brussel.

Voor de bemanningsleden van de CB-02 was deze zending op zondag 1 augustus 1993 verrassend en onvergetelijk.



Paris Match a néanmoins publié quelques photos de notre départ de Grenade. Au pied du B-727, les membres de l'équipage ont été les tout premiers belges à présenter leurs condoléances à la reine Fabiola et au prince Albert. Peu après 21 hrs, le CB-02 du commandant J-L. Jacquemin mettait le cap au nord. Le contrôle aérien nous a fait savoir que nous serions escortés par deux F-18 de la Force Aérienne Espagnole jusqu'aux Pyrénées. De fait, quelques minutes plus tard nous avons pu observer les deux appareils très près à gauche et à droite de nous. J'ai quitté le cockpit pour en informer le prince Albert qui m'a remercié et a été regarder à travers les hublots de chaque côté de l'avion. Au-dessus des Pyrénées le commandant D. De Koninck a remercié les deux pilotes F-18 et il a mis le cap sur Melsbroek.

Peu après 23 hrs le commandant D. De Koninck atterrissait le CB-02 en toute sécurité à Zaventem. Une dizaine de minutes plus tard, notre avion s'immobilisait sur le tarmac de l'aérodrome militaire avec pour la première fois le fanion du roi Baudouin passé par la fenêtre gauche du cockpit.

Il faisait noir et silencieux. La famille royale et les membres du gouvernement fédéral ont présenté leurs hommages. Une certaine confusion régnait pour savoir qui monterait à bord pour saluer le cercueil du roi Baudouin? Quelques membres de la famille sont montés à bord, les membres du gouvernement ont dû attendre que huit militaires descendent le cercueil de l'avion. Le corbillard est parti vers le palais royal de Bruxelles avec la gerbe de Bougainvilliers violets sur la porte arrière.

Pour l'équipage du CB-02, cette mission du dimanche 1 août 1993 était surprenante et inoubliable.



Op 2 en 3 augustus werd koning Boudewijn opgebaard in het koninklijk paleis te Brussel waar duizenden Belgen hem een laatste groet brachten. Een officier en drie onderofficieren van de 15 Wing hielden er op dinsdag 3 augustus de erewacht: luitenant A. Gerardy, eerste sergeant-majoor J. Van Asch, korporaal G. Ghekiere en adjudant Johnny Nys.

Les 2 et 3 août, le roi Baudouin a été exposé au palais royal de Bruxelles où des milliers de Belges ont témoigné un dernier hommage. Un officier et trois sous-officiers du 15 Wing ont monté la garde d'honneur le 3 août: lieutenant A. Gerardy, premier sergent-major J. Van Asch, caporal G. Ghekiere et adjudant Johnny Nys.



Door Jan Baras en Axel Vermeesch

De parachutisten gaan omhoog!

Op 2 augustus 1983, rond 13u30, stijgt de Relax-formation van twee C-130 vliegtuigen op voor parachutage op de dropzone (DZ) van het Trainingscentrum voor Parachutisten in Schaffen. Het is snikheet en er is weinig wind. De eerste Hercules, Relax A (CH-03), wordt bemand door de piloten C. Hayt en J-M. Lataire; de navigators L. Nelissen en A. Vermeesch; flight engineers D. Roosen en A. Clause; en de loadmaster F. Burm. Het tweede vliegtuig, Relax B (CH-02), is bemand door de piloten R. Hoeben en A. Denis; navigator A. Collee; flight engineer W. Verhelst en loadmaster R. Hollanders. De navigators A. Vermeesch en A. Collee hebben aan de hand van de meteorologische parameters en de technische gegevens van de parachutes en de lading het CARP (Computed Air Release Point) berekend en het op de foto van de DZ en omgeving gezet. Het CARP is een fictief punt in de lucht, waar de parachutisten of de lading

Traduction de J. de Brouwer

Les parachutistes montent!

Le 2 août 1983 vers 13hr30 la formation «Relax» composée de deux C130 se dirige vers la dropping zone (DZ) du Centre d'Entraînement des Parachutistes à Schaffen près de Diest pour y effectuer un parachutage. Il fait torride et il n'y a pas de vent.

L'équipage du premier C-130 (CH-03) Relax A est composé des pilotes C Hayt et J-M. Lataire, des navigateurs L. Nelissen et A. Vermeesch, des mécaniciens de bord D. Roosen et A. Clause et du loadmaster F. Burm. Le deuxième avion (CH-02) Relax B a pour équipage les pilotes R. Hoeben et A. Denis, le navigateur A. Collee, le flight engineer W. Verhelst et le loadmaster R. Hollanders. Avant le départ de Melsbroek, les navigateurs A. Vermeesch et A. Collee sur base des données météorologiques en leur possession et en fonction des caractéristiques des parachutes ont calculé le CARP (Computed Air Release Point) et l'ont positionné sur la photo aérienne de la DZ et de ses environs. Le CARP est un point fictif de l'espace aérien où les parachutistes, (ou les charges à larguer), doivent quitter l'avion pour arriver sur la cible (en général au milieu de de la DZ). Pour le navigateur A. Vermeesch, ce vol est la dernière partie de sa requalification comme navigateur "tactique". Le chef-navigateur de la 20 Escadrille le tient donc particulièrement à l'œil. Etant donné le beau temps et la bonne préparation de la mission, on ne s'attend pas à des problèmes.

Durant le trajet vers Schaffen, les navigateurs préviennent l'équipage et les dispatchers que l'avion se trouve à 15, 10 et 6 minutes de la zone de parachutage.

En fonction de cela, tous prennent les mesures adéquates. A proximité de la DZ les avions Relax A et B se mettent en "long line astern" afin que le parachutage se déroule sans problèmes. Les équipages observent de sombres nuages cumulonimbus se développer au-dessus de Diest. L'opérateur radio de la DZ demande à la formation Relax de se dépêcher d'effectuer le parachutage car le mauvais temps menace de façon imminente.

Après avoir passé l' IP (Initial Point) distant de quelques kilomètres de la DZ, la tension monte dans le cockpit. Le navigateur donne le "one minute warning" et les pilotes maintiennent l'altitude et la vitesse. Les navigateurs, un œil rivé sur la photo aérienne de la DZ avec le point CARP et la "time line" et l'autre successivement dehors et sur le doppler computer donnent des corrections de dérive et de nouveaux caps à suivre. Ils adaptent encore une fois le

het vliegtuig moet verlaten om neer te komen op het doel (meestal midden van de dropzone).

Voor navigator A. Vermeesch is dit de laatste opdracht om zijn herkwalficatie "Tactical" te bekomen; L. Nelissen, chef-navigator van het 20 Smaldeel houdt hem nauwlettend in de gaten. Gezien het mooie weer en de goede voorbereiding van de opdracht verwacht niemand problemen.

Onderweg naar Schaffen verwittigen de navigators de bemanning en dispatchers op 15, 10 en 6 minuten van de DZ. Allen nemen de voorziene maatregelen.

In de buurt van de DZ aangekomen zetten Relax A en B zich in "long line astern", om de parachutage zonder problemen te laten verlopen. De bemanningen zien donkere wolken hangen boven Diest. De DZ-officier meldt dat een zwaar onweer dreigt en vraagt Relax-formatie geen tijd te verliezen door te grote circuits te vliegen omdat er waarschijnlijk onweer op komst is.

Eens voorbij het Initial Point (IP) en een paar kilometer verwijderd van de DZ is er spanning in de cockpit. De navigators geven de "one minute warning" De piloten houden de snelheid en hoogte in het oog. De navigators, foto van de DZ met het CARP en de "timing line" erop in de hand, kijken beurtelings buiten en binnen op de doppler-computer en geven de actuele afdrifving aan de piloot die de koers aanpast. Zij passen het CARP nog even aan in functie van de laatst berekende wind en volgen samen met de copiloot de "run in" op een kaart van 1/25.000ste.

Bij de eerste overvlucht van de DZ zal slechts één parachutist springen: de "drifter". Als hij landt, wordt het resultaat (afstand van het doel) opgemeten en doorgegeven aan de bemanning in het vliegtuig, aan de hand hiervan zal de navigator zijn CARP eventueel aanpassen voor de drop van de para's bij de volgende overvlucht.

Als het vliegtuig op de "timing line" komt begint de navigator, chronometer in de hand, af te tellen naar "green on" op het CARP, het ogenblik waarop de copiloot de lichten in de cargo op groen zet en de para's langs de twee zijdeuren het vliegtuig verlaten.

Rond 13u50 geeft navigator A. Vermeesch in het eerste vliegtuig "green on" voor de drifter. Enkele minuten later krijgt de bemanning het resultaat: 100 meter van het doel. Het ziet er goed uit voor de volgende passage, de windsterkte blijft rond de 10 knopen schommelen, een kleine koerscorrectie wordt uitgevoerd bij de tweede passage. Bij "green on" springen de 29 para's langs beide



CARP sur base des dernières données de vent et avec le copilote, ils suivent le "run in" sur une carte au 1/25.000. Lors du premier passage sur la DZ, seul un parachutiste va sauter: le "drifter". Lorsqu'il atterrit, le score (distance par rapport à la cible) est mesuré et transmis à l'équipage de l'avion. Avec ces données, le navigateur adaptera éventuellement son CARP pour le largage des paras lors du prochain passage.

Lorsque l'avion, lors du deuxième passage, se positionne sur la "timing line", le navigateur, chronomètre en main, décompte le temps avant d'émettre le "green on" à la verticale du CARP. A cet instant, le copilote allume le feu vert dans le cargo et les parachutistes quittent l'avion par les deux portes latérales.

Il est 13hr50 lorsque le navigateur du premier avion A. Vermeesch donne le feu vert pour le drifter. Quelques minutes plus tard, l'équipage reçoit les résultats: 100 m de la cible. Tout semble bon pour le prochain passage. La vitesse du vent oscille autour de 10 nœuds et une petite correction de cap est appliquée pour le deuxième passage. Lors du "green on" 29 paras quittent le Hercules CH-03 par les deux portes latérales du Hercules et quatre colis sont également largués.

A leur plus grand étonnement, les pilotes du deuxième avion voient les paras pendus à leurs parachutes non pas descendre mais monter! Le commandant de bord R. Hoeben lance aussitôt l'ordre de "no drop". L'équipage du premier avion qui entend cela par la radio ne sait pas ce qui se passe et regarde à l'extérieur. Les parachutistes ne descendent pas et dérivent hors de la DZ!

Ils atterrissent dans le centre de Schaffen. Un parachutiste est entraîné par son parachute et est gravement blessé au visage. Un deuxième se tord la cheville droite. D'autres finissent leurs descentes dans les arbres et ont dû être délivrés par les pompiers. Un toit et une boîte aux lettres sont endommagés. Un des colis termine sa course dans un poirier du couvent de l'école des Sœurs. Les Sœurs demandèrent des indemnités de dégâts pour le bris d'une branche chargée d'environ 10 kg de poires. La gendarmerie de Diest est venue sur place pour constater les dégâts et établir un procès verbal pour l'auditeur militaire.

Aussi bien au 15 Wing qu'au Centre d'Entraînement de Schaffen une enquête est ouverte. Les commandants de bord C. Hayt et R. Hoeben déclarent: "Pour nous les conditions étaient bonnes. Il y avait des cumulonimbus et des orages locaux à l'ouest de Schaffen. Au moment du feu vert le vent en altitude du parachutage était de 15 nœuds du nord-ouest".

De son côté l'officier-DZ déclare: "Les conditions météo pour le parachutage étaient favorables, le vent au sol était de 10 nœud du sud-ouest (240°). Lorsque les avions se sont présentés pour le deuxième passage, le vent a soudainement tourné au nord-ouest (310°) et est passé de 10 à 26 nœuds. Le commandant du centre conclut: «Nous avons eu affaire à un phénomène non prévisible. Il n'y a pas eu d'erreur humaine. Tout le personnel sera informé des dangers potentiels de larguer avec des orages dans les environs de la DZ. Il n'y aura dans l'avenir plus de parachutages lorsque des orages sont à moins de 10 km de la DZ».

Le phénomène

Il est évident qu'un parachute ouvert ne peut monter que

zijdeuren van de Hercules CH-03 en worden er vier colli's gedropt.

Tot hun grote verbazing zien de piloten van het tweede toestel de parachutisten aan hun geopende parachutes stijgen in plaats van dalen! De boordcommandant René Hoeben roept onmiddellijk "no drop". De bemanning van het eerste vliegtuig die dit hoort op de radio weet niet wat er gebeurt en kijkt naar buiten. De parachutisten dalen niet en drijven weg van de DZ!

Zij komen neer in het centrum van Schaffen. Een parachutist wordt door zijn parachute voortgesleept en is zwaar gekwetst aan het gezicht, een tweede verstuipte zijn rechter enkel. Enkelen kwamen in bomen terecht en moesten door de brandweer worden bevrijd. Een dak en een bus zijn beschadigd. Een colli landt in een perenboom van het klooster van de zusterschool. De zusters vroegen schadevergoeding voor het afbreken van een tak met ongeveer 10 kg peren. De Rijkswacht van Diest komt ter plaatse om de schade te bekijken en een proces-verbaal op te stellen voor de krijsauditeur.

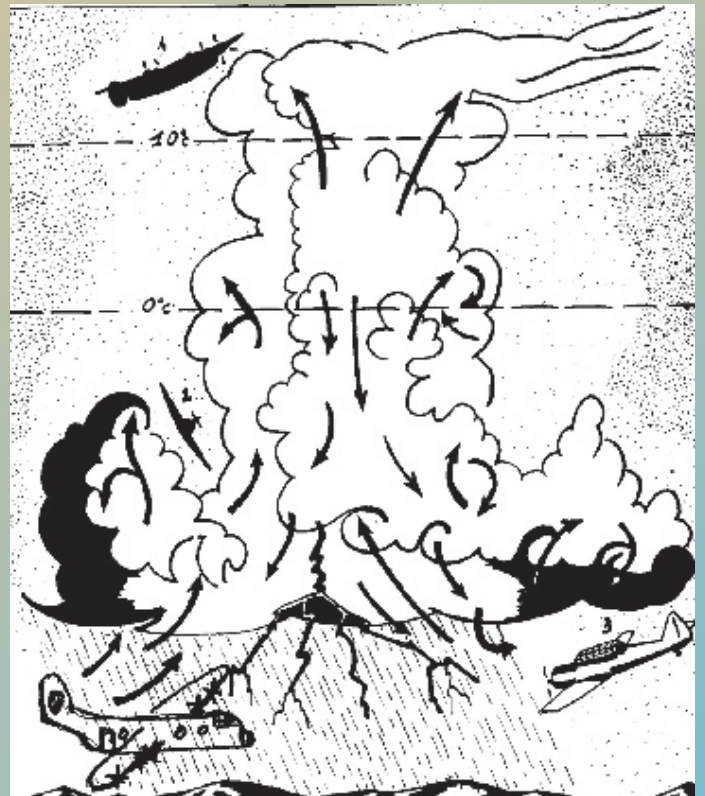
Zowel in de 15 wing als in het Trainingscentrum Schaffen wordt een onderzoek ingesteld. Boordcommandanten C. Hayt en R. Hoeben verklaarden: "voor ons waren de condities goed, er waren wel cumulo-nimbus wolken en lokale onweders ten westen van Schaffen. Op het moment van het groen licht was de wind op drophoogte 15 knopen uit het noord-westen.

De DZ-officier verklaart: "de meteo-condities voor de drop waren gunstig, de wind op de grond was 10 knopen uit het zuid-westen (240°). Toen de vliegtuigen voor de tweede keer over kwamen kwam de wind plots uit het noord-westen (310°) en nam in sterkte toe van 10 tot 26 knopen. De commandant van het centrum besluit: "We hadden te maken met een fenomeen dat niet voorspelbaar was. Een menselijk falen is er niet gebeurd. Alle personeel zal ingelicht worden over het gevaar van droppen met onweer in de omgeving van de DZ. Er zal in de toekomst niet meer gedropt worden met een onweer op minder dan 10 km van de DZ".

Het fenomeen

Het is evident dat een geopend valscherf alleen kan stijgen wanneer de lucht waarin het zich beweegt een opwaartse snelheid heeft die groter is dan de valsnelheid van de parachutist aan zijn valscherf. Er zijn verschillende omstandigheden, waarin zoiets kan gebeuren; bijvoorbeeld wanneer de wind een bergketen moet overschrijden. Dit verschijnsel wordt benut door zweefvliegtuigen om hoogte te winnen. De feiten waarvan hoger sprake speelden zich nochtans af in onze streken, waar het reliëf niet uitgesproken is.

Een dergelijk voorval kan zich in onze streken voordoen wanneer de temperatuur van de lucht aan de oppervlakte veel hoger is dan de lucht in de hoger gelegen lagen, bijvoorbeeld tijdens een warme zomerse namiddag boven een zandachtig terrein, dat de zonnewarmte maar weinig opslorpt. Iedereen die op een warme zomernamiddag blootsvoets door het zand gelopen heeft kent dat fenomeen. De lucht in contact met de oppervlakte wordt dan over-verwarmd en de minste stijging, die het gevolg is van een verstoring aan de oppervlakte, (bijvoorbeeld: een lichte wind die deze lucht over een hindernis jaagt), is dan voldoende om deze lucht op te tillen tot een hoogte waar



lorsque la masse d'air, dans lequel il se trouve, a une vitesse ascensionnelle supérieure à celle de la vitesse de chute d'un parachutiste pendu à son parachute. Cependant, il y a plusieurs cas où ce phénomène peut se produire comme par exemple, lorsque le vent doit franchir une crête de montagne. Cette caractéristique est entre autre utilisée par les planeurs pour prendre de l'altitude. Les faits, dont il est question ci-dessus, se sont cependant passés dans nos régions où le relief n'est pas accentué. Et cependant cela s'est produit!

Un cas pareil peut se produire dans nos régions lorsque la température de l'air en surface est bien plus haute que celle dans les couches d'air supérieures comme par exemple lors d'une chaude après-midi d'été sur un sol sablonneux (qui n'absorbe que peu la température solaire). Tous ceux qui par une chaude après-midi d'été se sont promenés à pied nus dans du sable, connaissent ce phénomène. L'air en contact avec la surface du sol est alors surchauffé et le moindre mouvement résultant d'une modification du relief à la surface (par exemple: une légère brise qui pousse cet air sur un obstacle), est alors suffisant pour faire monter cette masse d'air jusqu'à une altitude où elle rentre en contact avec de l'air ambiant qui est plus froid.

Comme tout le monde le sait (et spécialement les pilotes de montgolfières) l'air chaud monte parce que sa densité est moindre. Il est donc plus léger que l'air avoisinant. A cause de cette montée, la pression et la température de cette masse d'air baissent d'une façon constante (Lavoisier). Si la température de l'air, dans les couches successives que l'air chaud traverse, descend plus vite que la température de l'air montant (Ce qui dans certaines circonstances atmosphériques est bien possible) alors l'écart de température entre les deux masses d'air grandit encore et la vitesse ascensionnelle du courant d'air chaud augmente aussi.

Lorsque ce phénomène se produit dans une couche d'air suffisamment épaisse, la vitesse ascensionnelle de la masse d'air montante peut être suffisante pour compenser

zij in contact komt met een omgevingslucht die kouder is. Zoals gekend, stijgt warme lucht omdat zij lichter is (het principe van de warme luchtballon), waardoor de druk en de temperatuur er van dalen volgens een vaste waarde (Lavoisier). Indien de temperatuur van de omgevingslucht vlugger daalt dan de temperatuur van de stijgende lucht (wat bij bepaalde weerkundige omstandigheden best mogelijk is) wordt het temperatuurverschil nog groter en neemt de stijgsnelheid toe.

Wanneer dit verschijnsel zich voordoet in een voldoende dikke luchtlaag, kan de snelheid van de stijgende lucht voldoende zijn om de daalsnelheid van de parachutist te compenseren en zelfs te overtreffen waardoor hij omhoog gaat!

Pseudo koud front

Dit verschijnsel ligt aan de oorsprong van de vorming van cumulus wolken, waarbij er een spontane stijging van warme vochtige lucht ontstaat. Ten gevolge van deze stijging zet deze lucht uit en koelt af, want een gas dat uitzet koelt af. Als deze lucht voldoende is afgekoeld, treedt er condensatie op en vormen zich regendruppels of hagelstenen in de cumulus wolk. Door onderling contact worden deze regendruppels of hagelstenen groter en worden zij niet langer in evenwicht gehouden door de opwaartse stroming. Zij beginnen te vallen en koelen de luchtlagen waarin zij terecht komen af, zodanig dat de ganse massa vocht er ineens uitvalt. Wanneer deze massa vochtigheid in contact met de oppervlakte komt spreidt zij zich ringvormig uit. Dit verschijnsel noemt men een "pseudo koud front". Als een vliegtuig in die omstandigheden de landingsbaan nadert is het gevaarlijk omdat een pseudo koud front het gevaarlijke meteorologisch fenomeen "wind shear on final" kan teweegbrengen waarbij een kopwind plotseling overgaat in een staartwind en een opwaartse stroming in een daalstroming.

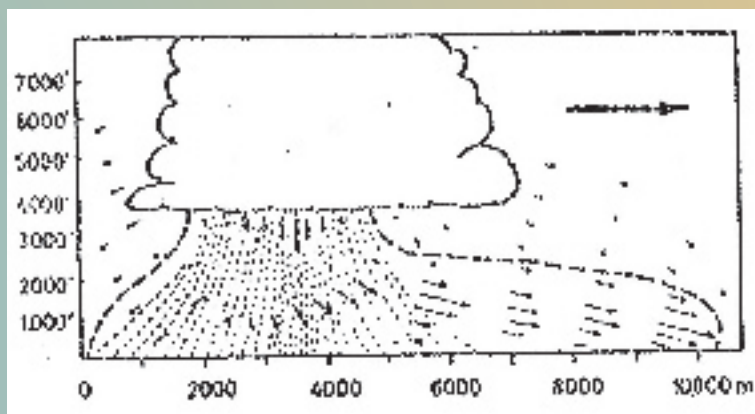
Een situatie zoals hiervoor uitgelegd is heel gevaarlijk, omdat zij gepaard gaat met hevige turbulentie in het grensgebied tussen de warme en de koudere lucht. Zij ligt in onze streken dikwijls aan de oorsprong van de vorming van onstabiele wolken van het type cumulus en cumulo-nimbus. Een dergelijke situatie gaat gepaard met neerwaartse luchtstromingen onder en in de onmiddellijke buurt van de cumulus-wolken en met opwaartse stroming in de omgeving. Paradrops in deze omstandigheden zijn dan ook absoluut af te raden.

Het onderzoek van de verrassende paradrop op 2 augustus 1983 door het Trainingscentrum Schaffen vermeldt het fenomeen van het pseudo koud front dat tijdens het voorbijtrekken gekenmerkt wordt door een hevige windstoot. De snelheid van deze stoot is het grootst bij de doortocht van een cumulo-nimbus. Waarnemingen op het moment van de parachutatie tonen aan dat de snelheid begrepen was tussen 20 en 80 knopen, wat zeer uitzonderlijk was! Normaal komen snelheden van 20 à 30 knopen het meest voor. Ze duren zelden meer dan een paar minuten, maar kunnen tot 15 minuten duren.

la vitesse de chute du parachutiste et même de la surpasser ce qui le fera monter!

Pseudo front froid

Ces faits sont à l'origine de la formation des nuages cumuliformes qui engendrent une montée spontanée d'air humide et chaud. Par le fait de son ascension, cette masse d'air se dilate et se refroidit (un gaz qui se dilate se refroidit). Lorsque cette masse d'air est suffisamment refroidit, il y a condensation et des gouttes de pluies ou des grêlons se forment dans le cumulonimbus. A force de transiter dans l'air humide, ces gouttes et grêlons deviennent plus grands et ne sont plus maintenus en équilibre dans la masse d'air montante. Ils commencent à descendre et refroidissent les couches d'air qu'ils traversent de sorte que l'ensemble de la masse d'air humide tombe en une fois. Lorsque cette masse humide entre en contact avec le sol elle s'étend de façon circulaire. Ce phénomène est appelé "pseudo front froid". Lorsqu'un avion approche une piste d'atterrissage dans ces conditions, cela peut être dangereux. En effet,



un "pseudo front froid" peut engendrer une situation météorologique appelée "wind shear on final" qui consiste en ce que un vent de face devienne soudainement un vent arrière et qu'un courant ascendant soit changé en courant descendant.

Une telle situation est très dangereuse car elle va de pair avec des fortes turbulences (cisaillements) à la frontière entre l'air chaud et l'air froid. Elle est dans nos régions à l'origine de la formation de nuages d'instabilité du type cumulus ou cumulo-nimbus. Ces phénomènes sont couplés à des courants descendants sous et dans les environs immédiats des nuages cumuliformes. Des courants ascendants se retrouvent un peu plus loin. Des parachutages dans ces circonstances sont à déconseiller formellement.

L'enquête menée par le Centre d'Entraînement de Schaffen sur ce surprenant parachutage du 2 août 1983 mentionne le phénomène du "pseudo front froid" lequel lors de son passage a été caractérisé par des très fortes rafales de vent.

La vitesse du vent lors des rafales est la plus grande lors du passage d'un cumulo-nimbus. Des observations effectuées lors du parachutage montrent que la vitesse du vent était située entre 20 et 80 nœuds ce qui est vraiment exceptionnel! Normalement on retrouve des vitesses comprises entre 20 et 30 nœuds. Ces rafales ne dépassent que rarement plus de quelques minutes mais on en a observé qui duraient jusqu'à 15 minutes

Twintig jaar geleden

Fairford: Aan de dood ontsnapt

C-130 bemanning rent voor haar leven
tijdens "International Air tattoo"

Il y a vingt ans

Fairford: Echappé à la mort

Equipage C-130 court pour la vie à
l'International "Air tattoo"

Door Axel Vermeesch

In 1993 viert de Royal Air Force haar 75-jarig jubileum. Een grootse "International Air Tattoo" (IAT) op de basis van Fairford met deelname van alle NAVO-partners en enkele landen van het vroegere Warschau-Pact moet het hoogtepunt van het jubileumjaar worden. Gedurende het weekeinde van 24 en 25 juli is België aanwezig met een Alpha-Jet en een C-130.

En 1993, la Royal Air Force fête son jubilé de 75 ans. L'apogée de ce jubilé sera un «International Air Tattoo» (IAT) grandiose sur la base de Fairford avec participation de tous les partenaires de l'OTAN ainsi que de certains pays de l'ancien Pacte de Varsovie. La Belgique participe à ce weekend des 24 et 25 juillet avec un Alpha-jet et un C-130.



Major Jean-Luc Feullen pilot
Commandant Xavier Elleboudt pilot
Captain Luc Collee navigator
Sergeant-major Luc Loverie flight engineer
Sergeant-major Dany Boesmans loadmaster

Photos : Antoine Roels



Majoor Vlieger FEUILLEN

Geboren op 23 april 1954
Leerling-piloot bij de Luchtmacht in 1975
Gebrevetteerd in 1977
Piloot op C-130H sinds 1978.

Momenteel instructeur op C-130H en
Commandant TCU (Transport Conversion
Unit)
Derde jaar als display pilot.
Totaliseert 6500 vliegreuren waarvan 6000
op C-130H.

Commandant Vlieger ELLEBOUDT

Geboren op 16 februari 1950
Leerling-piloot bij de Luchtmacht in 1969
Gebrevetteerd in 1972
Piloot op C-130H sinds 1984.

Momenteel instructeur op C-130H
Derde jaar als display pilot.
Totaliseert 7000 vliegreuren, waarvan 3500
op C-130H

Het C-130 "display team" van de 15 Wing, zal op beide dagen zijn show opvoeren. De bemanning bestaat uit de twee piloot-onderrichters X. Elleboudt en J-L. Feullen, flight engineer Luc Loverie, navigator Yoen Steenssens en loadmaster D. Toussaint.

Zijn er ook bij de twee uitwisselingspiloten Mike Wildeman van de RAF en Bart Praet van de 15 Wing. Bediende-dactylo in het 20 Smaldeel, Kaat De Campenaere, is mee als gelegenheidspassagier als dank voor haar uitzonderlijke prestaties. Zij zullen die dag niet vlug vergeten!

Op zaterdagmiddag zijn 250.000 toeschouwers

La C-130 «display team» du 15 Wing présentera un show durant les deux jours. L'équipage est composé de deux pilotes-instructeurs, X. Elleboudt et J-L. Feullen, du flight engineer Luc Loverie, du navigateur Yoen Steenssens et du loadmaster D. Toussaint. Les pilotes d'échange Mike Wildeman de la RAF et Bart Praet du 15 Wing sont également présents. L'employée-dactylo de la 20 Escadrille, Kaat De Campenaere, les accompagne en tant que passagère occasionnelle en remerciement pour ses excellentes prestations. Ils n'oublieront pas ce jour de sitôt!



aanwezig. De Belgische demonstratiepilot commandant Dany Payeur is een van de eerste die zijn kunsten op Alpha Jet mag laten zien. Voor zijn optreden zal hij de prijs krijgen van de beste individuele show.

In afwachting van hun optreden genieten de mannen uit Melsbroek van de demonstratie door twee Russische MiG-29 Fulcrums van het "Russian Flight Research Institute". In alle rust, weg van de massa, zitten zij comfortabel boven op hun C-130 (CH-04). Met twee Fulcrums, speerpunt van de Russische luchtverdediging, geven de twee Russische piloten een spectaculaire demonstratie!

De MiG-29 is het nieuwste Russische interceptievliegtuig. Het heeft twee krachtige motoren, weegt 19 ton, haalt een snelheid van 1.500 mph en een hoogte van 65.000 voet. De kostprijs is ongeveer 960 miljoen BF of 24 miljoen euro.

De mensen van de 15 Wing bevinden zich met hun C-130 op de parking aan het uiteinde van de piste, een uitstekende plaats om van de air show te genieten. Terwijl boordcommandant J-L. Feuillen het spektakel bekijkt vanuit zijn cockpitzetel, zitten de twee uitwisselingspiloten en L. Loverie comfortabel bovenop het vliegtuig en staan Y. Steenssens en Kaat naast de C-130 in het gras. X. Elleboudt en D. Toussaint zitten te genieten op het bovendeck van een rondrijdende dubbeldekker.

Op het einde van hun prachtige demonstratie, botsen de twee MiG-29's tegen elkaar en storten brandend neer onder de ogen van de angstige massa. Een MiG-29 stort neer in de noordelijke zone van het vliegveld, de andere valt neer vlakbij de Belgische C-130.

"As the outside of the n° two aircraft caught up with the other jet, the wings clipped and one plane fell out of the sky near the end of the runway ploughing through the perimeter fence yards from a parked Belgian Hercules transporter" meldt de "Gloucestershire Echo" op maandag 26 juli.

De twee Russische piloten redden zich met hun schietstoel, bengelen aan hun parachutes en landen veilig. Voor een van hen was het al zijn derde "bailout" met dit type

250.000 spectateurs sont présents en ce samedi après-midi. Le pilote de démonstration belge, le commandant Dany Payeur, est le premier à faire valoir ses connaissances sur Alpha Jet. Il recevra du reste le prix de meilleur show individuel pour sa prestation.

En attendant leur tour, les hommes de Melbroek jouissent du spectacle offert par les deux MiG-29 Fulcrum du «Russian Flight Research Institute». Loin de la foule, ils sont assis au calme sur leur C-130 (CH-04). Avec leurs deux Fulcrum, fers de lance de la défense aérienne russe, les pilotes russes se livrent à une démonstration époustouflante!

Le MiG-29 est le tout nouvel avion d'interception russe. Il est équipé de deux moteurs extrêmement puissants, pèse 19 tonnes, atteint une vitesse de 1.500 mph et une hauteur de 65.000 pieds. Le prix de cet avion approche les 960 millions de francs belges, soit près de 24 millions d'euro.



Les gens du 15 Wing se trouvent sur leur C-130 parqué en fin de piste, la place idéale pour profiter au mieux de ce show aérien. Tandis que le commandant de bord J-L. Feuillen admire le spectacle depuis le siège du cockpit, les deux pilotes d'échange et L. Loverie sont assis confortablement sur l'avion tandis que Y. Steenssens et Kaat se tiennent dans l'herbe juste à côté de l'avion. X. Elleboudt et D. Toussaint profitent du spectacle sur le pont supérieur d'un autobus à impériale qui circule sur la base.

A la fin de leur superbe démonstration, les deux MiG-29 entre en collision et s'écrasent en feu sous les yeux de la foule effrayée. Un MiG-29 s'écrase dans la partie nord du





toestel.

De mensen van de 15 Wing, die boven op en rond de C-130 zitten, vluchten in allerijl weg uit vrees voor een mogelijke ontploffing. Als de MiG-29 na een paar minuten ontploft, vliegen de brokstukken in het rond en beschadigen de CH-04, vooral het horizontaal staartvlak.

De basis Fairford wordt volledig afgesloten. Niemand kan nog buiten of binnen. De Russische piloten blijken bij landing uiterlijk niet gekwetst te zijn, maar worden toch per helikopter afgevoerd naar het RAF hospitaal van Wroughton.

Na een half uur wordt de air show hervat als de Hawker Hunters van het Zwitserse acrobatische team de lucht ingaan.

Het C-130 "display team" van de 15 Wing zal geen demonstratie geven. Het vliegtuig kan niet meer vliegen. Wing Operaties in Melsbroek wordt onmiddellijk op de hoogte gebracht van het gebeuren.

Flight engineer Luc Loverie herinnert zich:

"Ik zat met enkele anderen boven op de C-130 en zag een brandende MiG op ons afkomen, we konden geen kant meer uit. Het brandende wrak passeerde op amper 15 meter boven ons hoofd, mistte op een haar de rechtervleugel van de C-130 die vol brandstaf zat. Het boorde zich door het rechter horizontale staartvlak

champs d'aviation tandis que l'autre tombe juste à côté du C-130 belge.

«As the outside of the n° two aircraft caught up with the other jet, the wings clipped and one plane fell out of the sky near the end of the runway ploughing through the perimeter fence yards from a parked Belgian Hercules transporter» public le «Gloucestershire Echo» le lundi 26 juillet.

Les deux pilotes russes utilisent leurs sièges éjectables, oscillent sous leurs parachutes et atterrissent sains et saufs. Pour l'un d'entre eux, c'était le troisième «bailout» avec ce type d'avion.

Les membres du 15 Wing qui se trouvaient assis sur l'avion ou autour de celui-ci s'enfuient à toutes jambes par crainte d'une explosion éventuelle. Lorsque le MiG29 explose après quelques minutes, les débris volent en tous sens et endommagent le CH-04, principalement au niveau de l'empennage horizontal.

La base de Fairford est hermétiquement fermée: personne ne peut sortir ou entrer. Les pilotes russes ne semblent pas souffrir de blessures externes mais sont malgré tout transportés par hélicoptère vers l'hôpital de la RAF à Wroughton.

Le show aérien reprend après une demi-heure avec le décollage des Hawker Hunters de l'équipe acrobatique suisse.

Le «display team» du 15 Wing ne pourra pas effectuer de démonstration, l'appareil ne pouvant plus voler. Les Opérations Wing de Melsbroek sont immédiatement informées des événements.

Flight engineer Luc Loverie se souvient:

«Assis avec quelques collègues sur le C-130, je vis le MiG foncer sur nous. Il n'y avait pas d'échappatoire. La carcasse en feu passa tout juste à 15 mètres au-dessus de nous et manqua de peu l'aile droite du C-130 remplie de carburant. Elle transperça l'empennage horizontal droit, avant de toucher terre juste derrière le CH-04. L'épave roula encore sur 100 mètres dans le champ, après quoi elle explosa en une énorme boule de feu.

Nous avons tous couru pour sauver nos vies sous une pluie de débris. Heureusement ces débris manquèrent



notre Hercules mais endommagèrent un C-130 de la Force Aérienne française qui se trouvait parké à côté du nôtre. Après un temps de totale confusion, nous nous sommes tous retrouvés sur le tarmac et avons réalisé que nous

alvorens de grond te raken juist achter de CH-04. Het wrak rolde nog 100 meter verder het veld in waar het onmiddellijk explodeerde in een reusachtige vuurbal.

Terwijl er nog brokstukken uit de lucht vielen, renden wij allemaal voor ons leven. Gelukkig misten de rondvliegende brokstukken onze Hercules, maar beschadigde een C-130 van de Franse Luchtmacht die naast de onze geparkeerd stond. Na een tijdje van totale verwarring vonden wij elkaar terug op de tarmac en drong het tot ons door en dat we aan de dood ontsnapt waren. Wij durfden er niet aan denken wat er gebeurd zou zijn indien een van deze brokstukken de vleugel vol brandstof van de CH-04 had geraakt! 's Avonds spoelden wij meerdere "English pints" door om van de emotie te bekomen."

Op maandag 26 juli wordt een plaatslager van de 15 Wing naar Fairford overgevlogen. Hij stelt vast dat er ongeveer tien vierkante meter van het rechter horizontale staartvlak ontbreekt. Voor hem viel hier weinig te repareren. In tijden dat er nog geen iPhones bestonden kon men geen foto's sturen en was de toestand van de CH-04 niet zo goed begrepen in de Wing Operaties. De volgende dag komt er een volledig technisch team uit Melsbroek om eventuele schade binnenin op te sporen. Er is goed nieuws: de Hercules moet alleszins niet als verloren beschouwd worden.

Het vliegtuig blijft een maand in Fairford in afwachting van een volledig horizontaal staartvlak dat uit de VSA komt en dat technici van Sabena Technics en de 15 Wing samen de reparatie hebben uitgevoerd.

Na een lokale testvlucht op 25 augustus kan de CH-04 dan uiteindelijk zijn thuishaven Melsbroek vervoegen (boordcommandant Stefaan Buyse). De Hercules is klaar om nog eens twintig jaar uitstekende dienst te leveren! De CH-04 had juist voor het incident in Fairford als laatste van de vloot nieuwe "outer wings" gekregen (een grote modificatie aan de 12 Belgische C-130's tussen 1990 en 1993).

avions échappé de peu à la mort. Nous n'osions pas penser aux conséquences si l'un de ces débris avait touché l'aile remplie de carburant du CH-04. Le soir, nous avons éclusé plusieurs «English pints» pour nous remettre de nos émotions.»

Le lundi 26 juillet, un réparateur tôlier du 15 Wing arrive à



Fairford. Il constate qu'il manque près de dix mètres carrés de l'empennage horizontal droit et ne peut pas faire grand-chose. En ce temps où l'iPhone n'existe pas encore, il n'est pas possible de transmettre des photos et les Opérations Wing ne comprennent pas très bien l'étendue des dégâts au CH-04. Le jour suivant, une équipe technique arrive de Melsbroek pour évaluer les dégâts éventuels à l'intérieur de l'appareil. Bonne nouvelle: l'Hercules n'est pas perdu. L'avions reste un mois à Fairford dans l'attente d'un nouvel empennage horizontal complet en provenance des USA et d'une réparation qui sera effectuée par des techniciens de Sabena Technics et du 15 Wing.

Après un vol d'essai local effectué le 25 août, le CH-04 peut enfin regagner sa base d'origine de Melsbroek (commandant de bord Stefaan Buyse). Le Hercules est prêt pour assurer un service optimal durant une autre vingtaine d'années! Juste avant l'incident de Fairford, le CH-04 avait été le dernier de la flotte à avoir reçu de nouvelles «outer wings» (une importante modification apportée au douze C-130 belges entre 1990 et 1993).



“The Atlas story” (9)

Door Mike Arren

April

– Op 23 april maakt het Britse Ministerie van Defensie bekend dat het programma A400M voor Groot-Brittannië het budget overschreed met 770 miljoen pond. Volgens het National Audit Office heeft het A400M-programma intussen een waarde van 20 miljard euro en heeft het een achterstand van zes jaar.

Mei

– Op 24 mei heeft de tweede Atlas MSN8 - die de registratie F-RBAB ontving voor testdoeleinden- de eerste motortests succesvol afgerond; daarnaast doorloopt hij taxi-proeven in Sevilla. MSN8 zal in het derde kwartaal van dit jaar aan het Franse Armée de l'Air geleverd worden. Airbus Military hoopt nog steeds om de eerste vier Atlassen dit jaar geleverd te krijgen. De Franse Luchtmacht heeft ondertussen reeds 15 bemanningen en 70 technici die volledig opgeleid zijn.

Juni

– In juni begint het vliegprogramma van de MSN9, de eerste Atlas voor de Turkse Luchtmacht “Turk Hava Kuvvetleri”. Het is de bedoeling dat het toestel tegen eind september zal geleverd worden.
– Van de 27 bestelde toestellen zal Spanje er slechts 14 in gebruik nemen en het zal de overige 13 toestellen op de tweedehandsmarkt aanbieden.
– Op het “50ième Salon internationale de l’Aéronautique de

Par Mike Arren

Avril

– Le 23 avril, le ministère britannique de la défense a annoncé que le programme A400M pour la Grande-Bretagne a dépassé le budget de 770 millions de livres. Selon le National Audit Office le programme A400M a entre-temps atteint une valeur de 20 milliards d’euro et six ans de retard.

Mai

– Le 24 mai, le deuxième Atlas MSN8 qui a reçu l'immatriculation F-BARON a des fins d'essai, a réalisé avec succès les premiers tests moteurs et a effectué des essais de roulage à Séville. Le MSN8 sera livré au cours du troisième trimestre de cette année à l'Armée de l'air française. Airbus Military espère toujours pouvoir livrer les quatre premiers Atlas pour la fin de cette année. L'Armée de l'air a entre-temps déjà 15 équipages et 70 techniciens qui sont entièrement formés.

Juin

– En juin commence

Le Bourget” wordt de MSN8 aan het grote publiek getoond in de static show terwijl een bemanning van Airbus Military een demonstratie in vlucht geeft met een toestel van de Grizzly-vloot.

– Op 19 juni werden de full flight simulator en de Cargo Hold Trainer-Enhanced (CHT-E) in gebruik genomen in het Airbus Military International Training Center te Sevilla. De CHT-E is een replica op ware grote van de romp van de Atlas en zal gebruikt worden voor de opleiding van de loadmasters, terwijl de full flight simulator 22 uur per dag zal gebruikt worden voor de opleiding van piloten.

– Als onderdeel van de ontwikkeling van de zelfverdedigingssystemen van het vliegtuig wordt op 18 juni het lanceren van flares (vuurpijlen, bedoeld om hittezoekende raketten te misleiden) met de A400M succesvol gedemonstreerd.

Juli

– Op 14 juli, in het luchtdefilé van de Franse nationale feestdag, volgt de Atlas MSN7 onmiddellijk na de opening door de Patrouille de France!

– Op 17 juli worden op de vliegbasis van RAF Boscombe Down een serie succesvolle tactische tests uitgevoerd. Bij “stormlandingen” zet een Grizzly drie gevechtsvoertuigen en zestig infanteristen af met draaiende motoren en stijgt na enkele minuten terug op.

– Op 19 juli maakt EADS bekend dat de USA interesse

le programme de vol du MSN9, le premier Atlas pour l’armée de l’air turque «Turk Hava Kuvvetleri». Il est prévu de livrer cet appareil à la fin de septembre.

– L’ Espagne prendra uniquement 14 A400M en service et proposera les 13 autres appareils sur le marché de seconde main.

– Au «50ième Salon International de l’Aéronautique du Bourget» le MSN8 a été présenté au grand public dans l’exposition statique alors qu’un équipage d’Airbus Military a fait une démonstration en vol avec un appareil de la flotte Grizzly.

– Le 19 juin, le Full flight Simulator et le Cargo Hold Trainer-Enhanced (CHT-E) ont été mis en service dans le centre de formation International militaire de Airbus à Séville. Le CHT-E est une réplique grandeur nature du fuselage de l’Atlas et sera utilisé pour la formation des loadmasters, alors que le simulateur de vol sera utilisé 22 heures par jour pour l’entraînement des pilotes.

– Dans le cadre du développement du système d’auto-défense de l’avion, le 18 juin des tirs de flares avec l’A400M (fusées thermiques pour tromper les missiles thermiques

guidés) ont été réalisés avec succès.

Juillet

– Le 14 juillet, au cours du défilé aérien l’ Atlas MSN7 a volé immédiatement après l’ouverture par la Patrouille de France!

– Le 17 juillet, sur la base aérienne de RAF Boscombe Down une série de vols tactiques ont été effectués avec succès. Lors d’un atterrissage d’assaut un A400M moteurs tournants a débarqué trois véhicules de combat et 60 fantassins et a décollé en quelques minutes.

– Le 19 juillet fait EADS a annoncé que les États-Unis montraient de l’intérêt pour l’A400M. Il n’y a pas une commande américaine attendue dans l’immédiat, mais vers 2015 un grand nombre d’avions de transport C-130 doivent être remplacés aux États-Unis.

– Le 31 juillet, l’A400M a reçu le *Type Acceptance* selon la norme *Initial Operating Clearance* (IOC) de l’OCCAR qui agit au nom de la France, Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, l’ Espagne, la Turquie et le Royaume-Uni. Pour Airbus Military, c’est une

betoont voor de A400M. Er wordt niet onmiddellijk een Amerikaanse bestelling verwacht, maar rond 2015 moet de USA een groot aantal C-130 transportvliegtuigen vervangen.

– Op 31 juli ontvangt de A400M zijn *Type Acceptance* bij de contractuele *Initial Operating Clearance* (IOC) standaard van OCCAR, die handelt namens België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Spanje, Turkije en Groot-Brittannië. Voor Airbus Military is dit een mijlpaal in het programma dat er intussen 10 jaar aan ontwikkeling en 5.000 vlieguren heeft opzitten. Deze eerste militaire *acceptance* is de laatste stap voor de overdracht van MSN7 aan l' Armée de l'Air.

Augustus

– Op vrijdag 1 augustus wordt eindelijk, na tien jaar van ontwikkeling en testen, het eerste productievliegtuig A400M MSN7 afgeleverd. Een volledig Franse bemanning vliegt het toestel over van de fabriek in Sevilla naar de basis van Orléans-Bricy. Hiermee begint nieuw tijdperk van de militaire luchtvaart in Europa en daarbuiten. Dit jaar zullen nog twee Franse toestellen geleverd worden.

étape importante pour un programme qui a 10 ans de développement et de 5.000 heures de vol derrière lui. Cette première *acceptance* militaire est la dernière étape pour le transfert du MSN7 à l' Armée de l'air.

Août

– Le vendredi 1 août après dix ans de développement et d'essais, la premier avion de production A400M MSN7 a été livré. Un équipage complet Français a volé l'appareil de l'usine de Séville à la base d'Orléans-Bricy. Ainsi commence une nouvelle ère de l'aviation militaire en Europe. Cette année deux avions français seront encore livré.

15 Wing 2013

Minister P. De Crem naar Zuid-Amerika

Van 2 tot 10 april werden de drie Falcon-vliegtuigen van het 21 Smaldeel ingezet om de reis van vicepremier en minister van Defensie P. De Crem en de Chef Defensie generaal G. Van Caelenberghe en hun gevolg vlot te laten verlopen, zonder de vliegveiligheid in gevaar te brengen door het overschrijden van de crew prestaties.

Op 2 april werd een bemanning Falcon-900 met een Falcon-20 (boordcommandant D. Barbaix) ter plaatse gesteld in Sal op de Kaapverdische eilanden. 's Anderendaags vertrok de Falcon-900 uit Melsbroek (boordcommandant B. Masuy) naar Kaapverdië waar het vliegtuig met de "slip crew" direct door vloog, via Salvador in Brazilië, naar Buenos Aires in Argentinië (boordcommandant J. Put).

Minister P. De Crem en generaal G. Van Caelenberghe hervormden in Zuid-Amerika het netwerk van militaire attachés: (een post in Argentinië werd gesloten terwijl een nieuwe werd gecreëerd in Brazilië). In Argentinië werd een bezoek gebracht aan het centrum voor de opleiding en training van troepen voor vredesoperaties.

In Brazilië bracht het gezelschap een bezoek aan de "Defence & Security Expo" in Rio de Janeiro; daar lag de focus op de samenwerkingsprogramma's met industriegroepen zoals Embraer. Minister De Crem en generaal Van Caelenberghe overlegden eveneens met hun collega's over betere structurele samenwerking op veiligheidsgebied tussen Zuid-Amerika en Europa.

Voor de terugkeer van het gezelschap zette het 21 Smaldeel eenzelfde scenario op als voor de heenreis. Op 9 april bracht een Falcon-20 (boordcommandant P. Papen) alweer "slip crew" naar Kaapverdië. Als de Falcon-900 in de vroege morgen van 11 april landde op de luchthaven van Sal, nam deze bemanning het vliegtuig over voor de vlucht naar Melsbroek (boordcommandant B. Masuy). Ook P. Papen vloog op 11 april met de Falcon-20 terug naar Melsbroek, met aan boord een rustende bemanning Falcon-900. Deze operatie was een echt huzarenstukje door het 21 Smaldeel en de Onderhoudssectie Falcon.

50 jaar Afrikaanse Unie: Falcon-900 naar Addis-Abeba

Op 25 mei 1963 werd in Addis-Abeba de Organisatie voor Afrikaanse Eenheid (OAE) opgericht. Naar analogie met de Europese Unie werd in 2002 de naam veranderd in

Le Ministre P. De Crem en Amérique du Sud

Du 2 au 10 avril les trois avions de la 21 Escadrille ont été engagés afin que le voyage du vice-premier et ministre de la Défense P. De Crem et du chef de la Défense le général G. Van Caelenberghe et de leur suite se déroule aisément sans mettre en danger la sécurité de vol par le dépassement des prestations de l'équipage.

Le 2 avril un équipage Falcon-900 a été amené à Sal dans les Iles du Cap Vert avec un Falcon-20 (commandant de bord D. Barbaix).

Le lendemain, le Falcon-900 est parti de Melsbroek (commandant de bord B. Masuy) en direction du Cap Vert où l'avion et le "slip crew" continuaient leur vol directement vers Buenos Aires en Argentine en passant par Salvador au Brésil (commandant de bord J. Put).

Le ministre P. De Crem et le général G. Van Caelenberghe ont réformé en Amérique du Sud le réseau des attachés militaires: un poste en Argentine a été fermé tandis qu'un nouveau a été créé au

Brésil. En Argentine, ils ont visité le centre de formation et entraînement des troupes d'opération de maintien de la paix. A Rio de Janeiro, au Brésil, tout le groupe a visité l'exposition «Defence & Security Expo». Là, l'intérêt s'est concentré sur le programme de collaboration avec des groupes industriels comme Embraer. Le ministre De Crem et le général Van Caelenberghe se sont également entretenus avec leurs collègues pour une meilleure collaboration structurelle dans le domaine de la sécurité entre l'Amérique du Sud et l'Europe.

La 21 Escadrille a répété le même scénario qu'à l'aller lors du retour du groupe. Le 9 avril un Falcon-20 (commandant de bord P. Papen) a ramené un "slip crew" au Cap Vert.

Lorsque le Falcon-900 a atterri au petit matin du 11 avril à l'aéroport de Sal, cet équipage a repris l'appareil pour le vol vers Melsbroek (commandant de bord B. Masuy). Le commandant P. Papen a aussi volé le 11 avril avec le Falcon-20 pour le retour à Melsbroek, avec à son bord un équipage au repos du Falcon-900. Cette opération a été un réel exploit pour la 21 Escadrille et la section Entretien Falcon.

50 ans de l'Union Africaine: un Falcon-900 à Addis-Abeba

L'Organisation pour l'Union Africaine (OUA) a vu le jour le 25 mai 1963 à Addis-Abeba. Le nom fut changé en Union



Afrikaanse Unie (AU). Als geschenk aan Afrika bouwde China in de Ethiopische hoofdstad een reusachtig nieuw hoofdkwartier. In het weekeinde van 25 en 26 mei bracht de Falcon-900 (boordcommandant K. De Baets) minister van Buitenlandse Zaken D. Reynders naar Addis-Abeba om België op de viering van 50 jaar AU te vertegenwoordigen.



Africaine (UA) en 2002 par analogie avec l'Union Européenne.

En cadeau pour l'Afrique, la Chine construit un gigantesque nouveau quartier général dans la capitale éthiopienne.

Au cours du week-end des 25 et 26 mai le Falcon-900 (commandant de bord K. De Baets) a amené le ministre des Affaires Etrangères D. Reynders à Addis-Abeba afin de représenter la Belgique lors des célébrations du cinquantième anniversaire de l'UA.

16th Indian Day 2013

Op zaterdag 25 mei organiseerde de 15 Wing voor de 16de keer de "Indian Day" voor motorrijders. Voor deze editie was er een speciale rit voorzien met een lunch pauze in Florennes. Wegens het minder goede weer de dagen voordien was de opkomst dit jaar minder dan in 2012, maar er waren toch een duizendtal deelnemers! Na aankomst werd genoten van een BBQ en optredens van muziekgroepen. Zoals elk jaar gaat de opbrengst van dit prachtig evenement naar de sociale werken van de 15 Wing: de Internationale MS Organisatie (IMSO), SOS Kinderdorpen en het Steunfonds voor slachtoffers van het Belgisch Vliegwezen (FONAVIBEL).



16th Indian Day 2013

Le samedi 25 mai le 15 Wing a organisé pour les motards l'Indian Day et ce, pour la 16ième fois. Pour cet édition, une étape spéciale était prévue avec pause de déjeuner à Florennes. A cause du temps mitigé les jours avants, l'événement avait attiré moins de monde qu'en 2012, mais tout de même de l'ordre de mille participants! A leur arrivée, ils ont pu profiter d'un BBQ et de plusieurs concerts musicaux. Comme chaque année, le profit de ce fantastique événement est intégralement versé aux oeuvres sociales du 15 Wing : l'Organisation International SEP (IMSO), SOS Villages Enfants et le Fonds de Soutien aux Victimes de l'Aviation belge (FONAVIBEL).

Canada: Oefening Maple Flag

De Advanced Annual Combat Training Exercise (AACTE) "Maple Flag" voor F-16 piloten en technici vond plaats in Cold Lake, Alberta (Canada) van 20 mei tot 27 juni. Hiervoor werden negen Belgische F-16's, vier uit Kleine-Brogel en vijf uit Florennes, overgevlogen, terwijl de F-16 piloten van beide wings elkaar afwisselden.

Twee C-130's verzekerden de logistiek tussen België en Canada. De CH-10 als SAR indien nodig (boordcommandant J. Herman) en de CH-12 voor het F-16 Repair Team (boordcommandant T. Britte).

De bemanningen van de Airbus A-330 zorgden voor het vervoer van het personeel en logistieke steun, zowel voor de Belgische deelnemers aan "Maple Flag" als voor de andere EATC-landen (Nederland, Duitsland en Frankrijk). In totaal werden zes vluchten tussen Europa en Canada uitgevoerd:

20 tot 22 mei (boordcommandant T. Dewulf); 24 tot 27 mei (boordcommandant P. Antoine); 30 mei tot 1 juni (boordcommandant K. De Winter); 7 juni tot 9 juni (boordcommandant P. Antoine); 21 tot 23 juni (boordcommandant J. Hanssens) en 6 tot 8 juli (boordcommandant



Canada: Exercice Maple Flag

L'Advanced Annual Combat Training Exercise (AACTE) "Maple Flag" pour les pilotes et techniciens F-16 s'est déroulé à Cold Lake, Alberta (Canada) du 20 mai au 27 juin. Pour cet événement, 9 F-16 belges ont été engagés, quatre de Kleine-Brogel et cinq de Florennes, tandis que les pilotes F-16 des deux wings se succédaient.

Deux C-130 ont assuré la logistiek entre la Belgique et Canada. Le CH-10 comme SAR en cas de besoin (commandant de bord J. Herman) et le CH-12 pour le F-16 Repair Team (commandant de bord T. Britte).

Les équipages de l'Airbus A-330 se sont occupés du transport de personnel et du soutien logistique, tant pour les participants belges du "Maple Flag" que pour les autres pays de l'EATC (Pays-Bas, l'Allemagne et France). Au total il y eu six vols entre l'Europe et le Canada:

Du 20 au 22 mai (commandant de bord T. Dewulf); du 24 au 27 mai (commandant de bord P. Antoine); du 30 mai au 1 Juin (commandant de bord K. De Winter); du 7 au 9 juin (commandant de bord P. Antoine); du 21 au 23 juin (commandant de bord J. Hanssens) et du 6

T. Dewulf).

Van 2 tot 6 juni bracht de Falcon DA-900 (boordcommandant B. Masuy) generaal G. Van Caelenberghe, chef Defensie, via Washington DC naar Cold Lake voor een bezoek aan de oefening. De 15 Wing was onmisbaar bij deze belangrijke oefening waar Belgische gevechtspiloten samen met collega's uit de hele wereld hun expertise konden aanscherpen.

Scholieren met Premier E. Di Rupo naar het CERN

Op dinsdag 4 juni bracht een Embraer ERJ-145 CE-03 (boordcommandant P. Mollet) premier E. Di Rupo en de 14 scholieren die op de WetenschapEXPOsciences de 'prijs van de eerste minister' wonnen naar Genève. Daar bezochten zij het "Centre européen pour la recherche nucléaire" (CERN) met de 27 kilometer lange deeltjesversneller. Bij 40 miljoen botsingen per seconde gedurende een fractie van een seconde konden zij het Brout-Englebert-Higgs-deeltje zien. De bezoekers werden begeleid door de Belgische kandidaat-Nobelprijswinnaar F. Englebert. Samen met zijn collega R. Brout voorspelde hij het bestaan van het fameuze 'deeltje', dat 50 jaar later door P. Higgs werd ontdekt.

MONUSCO: BELDET 52 krijgt onverwacht bezoek

Begin juni verbleef een groepje Belgen, waaronder de redacteur van Dakota News A. Vermeesch, in Kisangani. Daar nam hij contact op met het Belgisch Detachement C-130 dat ten dienste staat van de UNO-vredesmacht in Congo (MONUSCO). Hij wilde het personeel van BELDET 42 enkele exemplaren van Dakota News nr 59 overhandigen. Luitenant Bert Aerts kwam de tijdschriften ophalen in de "Procure" waar het gezelschap verbleef. Daar werd een afspraak gemaakt om het detachement op het vliegveld te bezoeken op zondag 9 juni, de rustdag.

Het gezelschap werd er verwelkomd met een een fris Simba-bier. Na een korte briefing over de opdracht door luitenant B. Aerts antwoordde majoor Patrick De Groot, commandant van het detachement, enkele vragen.

De bezoekers zouden de volgende dagen de Congostroom afvaren in twee prauwen. Indien geen opdrachten, zou de C-130 CH-09 hen misschien eens kunnen opzoeken. A. Vermeesch zou in elk geval dagelijks de coördinaten doorsturen.

Op woensdag 12 juni gebeurde het niet door CH-09 van

au 8 juillet (commandant de bord T. Dewulf).

Du 2 au 6 juin, le Falcon DA-900 (commandant de bord B. Masuy) amenait le général G. Van Caelenberghe, chef de Défense, via Washington DC à Cold Lake pour une visite à cet exercice. Le 15 Wing fut indispensable au cours de cet exercice. Le 15 Wing fut indispensable au cours de cet exercice, où les pilotes de chasse belges purent affiner leur expertise, ensemble avec leurs collègues du monde entier.

Des écoliers au CERN en compagnie du premier ministre E. Di Rupo

Mardi 4 juin, un Embraer ERJ-145 CE-03 (commandant de bord P. Mollet) amenait à Genève le premier ministre E. Di Rupo et 14 écoliers qui avaient gagné le "prix du premier ministre" à l'expo WetenschapEXPOsciences. C'est là qu'ils ont visité le "Centre européen pour la recherche nucléaire" (CERN) avec son accélérateur de particules d'un diamètre de 27 km. Avec 40 millions de collisions par seconde durant une fraction de seconde ils ont pu voir la particule de Brout-Englebert-Higgs.

Les visiteurs ont été guidés par F. Englebert, candidat belge du Prix Nobel. Ensemble avec son collègue R. Brout, il a prédit l'existence de la fameuse "particule", découverte 50 ans plus tard par P. Higgs.

MONUSCO: BELDET 52 reçoit une visite inattendue

Début juin, un petit groupe de belges est resté à Kisangani. Parmi eux, le rédacteur de Dakota News A. Vermeesch. Il a pris contact sur place avec le Detachement belge C-130 au service de la force de paix-ONU au Congo (MONUSCO). Il voulait remettre au personnel de BELDET 42 quelques exemplaires du Dakota News nr 59. Le lieutenant Bert Aerts est arrivé chercher les périodiques à la "Procure" où était resté le groupe. C'est là qu'un rendez-

vous fut pris pour visiter le detachement sur l'aéroport le dimanche 9 juin, jour de repos.





Le groupe fut accueilli avec une bière Simba fraîche. Après un court briefing sur la mission donné par le lieutenant B. Aerts, le major Patrick De Groot, commandant du détachement, répondit à quelques questions.

Les visiteurs descendraient le fleuve Congo les jours suivants en deux embarcations. En l'absence d'autres missions, le C-130 CH-09 pourrait peut-être passer les voir ? En tous cas, A. Vermeesch enverrait chaque jour les coordonnées.

Le mercredi 12 juin cela se passa... pas par le CH-09 de BELDET 52, mais par le C-130 CH-01 (commandant de bord F. Pattyn) de BELDET 53. Le CH-

BELDET 52, mais par le C-130 CH-01 (boordcommandant F. Pattyn) de BELDET 53. De CH-01 was op maandag 10 juni uit Melsbroek vertrokken naar Tripoli en Malta. Op dinsdag 11 juni ging het naar N'Djamena en op woensdag 12 juni naar Kisangani voor de aflossing van BELDET 52 voor de volgende vijf weken. Een halfuur voor de landing op Kisangani vond de bemanning van de CH-01 de twee Belgische prauwen op de brede stroom tussen Basoko en Bumba.

Commandant F. Pattyn meldde achteraf: "Het is bijzonder dat we jullie gevonden hebben op de stroom. 's Morgens waren wij opgestegen uit N'Djamena en net daarvoor kreeg ik van luitenant Bert Aerts (verbindingsofficier bij BELDET 52) een SMS met jullie coördinaten en jullie reisweg. Na wat rekenwerk hebben we een "Search & Rescue zone" bepaald waar jullie vermoedelijk zouden kunnen zijn. Daar zijn we dan gedaald van FL 260 naar zo'n 500 voet om jullie te zoeken en opeens had iemand van de crew jullie gezien. Eigenlijk zaten we 'maar' een paar kilometer van onze voorspelling af, ongelooflijk. Voor ons was het ook een prettig gevoel omdat het niet evident is om een welbepaalde prauw op de enorme 'fleuve' te vinden."

EUTM: Opnieuw Belgische militairen naar Mali

Van 10 tot 11 juli bracht de A-330 (boordcommandant J. Hanssens) 70 Belgische militairen naar Bamako. Op 22 juni vertrok reeds een schip uit Zeebrugge naar Senegal met het nodige materiaal aan boord.

Op 20 juni besliste de Belgische regering op vraag van Frankrijk om militairen naar Mali te sturen voor een periode van vier maanden. Daar zullen zij samen met Spaanse militairen, instaan voor de bewaking van de infrastructuur, bescherming van de opleiders en personeel en het begeleiden van konvooien van de Europese Trainingsmissie in Mali (EUTM). Militaire onderrichters uit verschillende landen van de EU zullen het Malinese leger de vereiste opleiding en training geven. Daarna moet het in staat zijn om samen met de "Mission Intégrée des Nations Unies pour la Stabilisation du Mali" (MINUSMA) de taak van de Franse troepen in Noord-Mali over te nemen.



01 était parti de Melsbroek le lundi 10 juin en direction de Tripoli et Malta. Le mardi 11 juin il est allé à N'Djamena et le mercredi 12 juin à Kisangani pour la relève de BELDET 52 pour les cinq semaines suivantes.

Une demi heure avant l'atterrissage à Kisangani l'équipage du CH-01 a trouvé les deux embarcations sur le large fleuve entre Basoko en Bumba.

Le commandant F. Pattyn signalait plus tard: "Il est étonnant que nous vous ayons trouvé sur le fleuve. Le matin, nous décollions de N'Djamena et juste avant, nous recevions un SMS du lieutenant Bert Aerts (officier de liaison auprès de BELDET 52) avec vos coordonnées et votre carnet de route. Après quelques calculs, nous avons déterminé une zone "Search & Rescue" où vous étiez supposés vous trouver. De là nous sommes descendus de FL 260 jusqu'à environ 500 pieds afin de vous chercher et soudain quelqu'un de l'équipage vous a vu. En fait, nous nous trouvions "seulement" à moins de deux kilomètres de nos prévisions, incroyable. Pour nous, ce fut aussi un sentiment agréable car il n'était pas évident de retrouver pareille embarcation sur l'énorme 'fleuve'.

EUTM: des militaires belges à nouveau au Mali

Du 10 au 11 juillet l'A-330 (commandant de bord J. Hanssens) a amené 70 militaires belges à Bamako. Le 22 juin déjà, un navire quittait Zeebrugge en direction du Sénégal avec le matériel nécessaire à bord.

A la demande de la France, le gouvernement belge décide le 20 juin d'envoyer des militaires au Mali pour une période de quatre mois. Aux côtés de militaires espagnols ils seront responsables de la surveillance des infrastructures, de la protection des instructeurs et du personnel et l'accompagnement des convois de la Mission Européenne de Training au Mali (EUTM). Des instructeurs militaires des différents pays de l'UE donneront la formation requise à l'armée Malienne. Ensuite, ceux-ci devront être en état de reprendre avec la "Mission Intégrée des Nations Unies pour la Stabilisation du Mali" (MINUSMA) la tâche des troupes françaises au Nord-Mali.

Reminder



Breugeliaans festijn

*Wij hebben de datum voor ons traditioneel breugelfeest al vastgelegd: reserveer dus nu reeds **vrijdag 18 oktober** in uw agenda.*

Aperitief in de mess van de 15 Wing vanaf 19u en buffet vanaf 20u.

*Tot 7 oktober kunt u zich nu reeds inschrijven door storting van **30 euro/persoon op onze rekening BE11 4381 0641 2148 (BIC KREDBEBB)**.
(indien gewenst met aanduiding van uw voorkeur-tafelgenoten).*

Festin breughélien

*Nous avons déjà fixé la date pour notre traditionnelle fête breughélienne: réservez donc déjà le **vendredi 18 octobre** dans votre agenda.*

Apéritif au mess du 15 Wing à partir de 19h et buffet à 20h.

*Dès maintenant, vous pouvez vous inscrire jusqu'au 7 octobre par virement de **30 euro/personne au compte BE11 4381 0641 2148 (BIC KREDBEBB)**
(éventuellement en spécifiant vos convives préférés).*

Restore Dakota, Lente 2013

