



DAKOTA

News

N° 61- Dec 2013
Déc 2013



15 Wing : 65!

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

P 3 : Editorial

Blz 4 : Inside Dakota

P 4 : Inside Dakota

Blz 9 : In memoriam luitenant-generaal
Vlieger A. Debêche

P 9 : In memoriam Lieutenant-
général Aviateur A. Debêche

Blz 10 : De 15 Wing, 50 jaar geleden

P 10 : Le 15 Wing il y a 50 ans

Blz 16 : De Atlas story (10)

P 16 : L'Atlas story (10)

Blz 20 : Een schaalmodel C-119

P 20 : Un model réduit de C-119

Blz 23 : 15 Wing in 2013

P 23 : 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

Van 20 tot en met 22 september vierde de 15 Wing Luchttransport haar 65-jarig bestaan met een massaparachutage in Burdinne, een "air crew challenge" in de kazerne Groenveld en een Open Deur op de basis. Al deze activiteiten kenden een groot succes. Hierover leest u in onze rubrieken "Inside Dakota" en "De 15 Wing in 2013".

Vijftig jaar geleden werd de 15 Wing beschreven in "ONZE MACHT", het halfmaandelijks tijdschrift voor Soldaat en Burger (nr 83 van 1 april 1963). Wij wilden u deze ode aan de 15 Wing en zijn personeel niet onthouden. We publiceren het artikel dan ook integraal in de stijl van toen zonder enige aanpassing of verandering! Het verschijnt in dit en het volgende nummer.

Omdat luitenant-generaal vlieger Albert Debêche een hart had voor de DC-3 Dakota, het militair luchttransport en de 15 Wing, vinden wij het gepast een kort "In Memoriam" aan hem te wijden. Hij overleed op 1 november 2013 op de leeftijd van 94 jaar.

Op donderdag 19 september werd de nieuwe gelegenheidstentoonstelling EXPO DC-3 geopend in onze lokalen. Deze kleine tentoonstelling vervangt de tentoonstelling "Belgisch Congo en Kamina" die in 2010 werd geopend ter gelegenheid van 50 jaar onafhankelijkheid van de DRC. EXPO DC-3 geeft een kort overzicht van de geschiedenis van de DC-3 Dakota die een mijlpaal is in de luchtvaartgeschiedenis. Er wordt u een korte blik geboden op de Dakota in de wereld en in België (Sabena en 15 Wing), in de filatelie, de kunst en het tekenverhaal. Maar het accent ligt op de geschiedenis en de restauratie van "onze Dakota". Wij nodigen al onze leden graag uit een kijkje te komen nemen!

Tenslotte wensen wij u en uw familie namens de ploeg DAKOTA-vrijwilligers een gelukkig en voorspoedig 2014 en "many happy landings" aan de bemanningen van de 15 Wing.

René Hoeben
Voorzitter

Le 15 Wing Transport Aérien a fêté ses 65 ans du 20 au 22 septembre avec un parachutage de masse à Burdinne, un «air crew challenge» à la caserne de Groenveld et des journées Portes Ouvertes à la base. Toutes ces activités ont connu un grand succès. Vous en trouverez plus dans les rubriques «Inside Dakota» et «Le 15 Wing en 2013».

Il y a 50 ans, «NOS FORCES», le magazine bimensuel pour Soldats et Civils décrivait le 15 Wing dans son numéro 83 du 1^{er} avril 1963. Nous tenions à partager cette ode au 15 Wing et à son personnel avec vous. Nous publions l'article dans son intégralité et dans le style d'antan, sans y apporter la moindre adaptation ou modification! Cet article paraît dans ce numéro et le suivant.

Le lieutenant-général aviateur Albert Debêche vouait un amour tout particulier au DC-3 Dakota, au transport aérien militaire et au 15 Wing. C'est pourquoi nous trouvons approprié de lui dédier un court «In Memoriam». Albert Debêche est décédé le 1^{er} novembre 2013 à l'âge de 94 ans.

L'exposition occasionnelle EXPO DC-3 s'est ouverte le jeudi 19 septembre dernier en nos locaux. Cette petite exposition remplace celle dédiée au «Congo belge et Kamina», ouverte en 2010 à l'occasion des 50 ans de la RDC. EXPO DC-3 donne un aperçu historique du DC-3 Dakota, une étape importante dans l'histoire de l'aviation. Elle retrace en bref la présence du Dakota dans le monde et en Belgique (Sabena et 15 Wing), dans la philatélie,

l'art et les bandes dessinées. Toutefois, l'accent est avant tout mis sur l'histoire et la restauration de «notre Dakota». Nous invitons nos membres à venir y jeter un coup d'œil! Pour terminer, au nom de toute l'équipe des bénévoles DAKOTA, nous vous souhaitons ainsi qu'à vos familles une bonne et heureuse année 2014 et «many happy landings» aux équipages du 15 Wing.

René Hoeben
Président



Oproep voor een webmaster – Appel pour un webmaster

Wij zoeken een vrijwilliger om onze bestaande website www.dakota15wing.be te beheren, aan te passen en aan te vullen met nieuwe berichten en foto's wanneer dat nodig zou zijn. Geïnteresseerden kunnen zich wenden tot onze voorzitter rene.hoeben@dakota15wing.be

Nous recherchons un volontaire pour gérer notre site www.dakota15wing.be existant, afin de l'adapter et de le compléter avec de nouveaux messages et de photos en cas de besoin.

Les intéressés peuvent contacter notre président rene.hoeben@dakota15wing.be

Inside Dakota

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

EXPO DC-3

Op donderdag 19 september werd de nieuwe tentoonstelling EXPO DC-3 geopend in aanwezigheid van een dertigtal genodigden. Deze kleine tentoonstelling verving de gel egenheidstentoonstelling "Belgisch Congo en Kamina" die in 2010 werd geopend ter gelegenheid van 50 jaar onafhankelijkheid van de DRC.

Nadat Voorzitter R. Hoeben de genodigden welkom heette dankte hij Axel Vermeesch voor het samenstellen van deze EXPO DC-3 en de postzegelclub "De Postiljon" uit Boortmeerbeek voor haar medewerking. Op zijn beurt dankte A. Vermeesch zijn medewerkers José Gullentops, Vincent Schepmans, Philippe Chapelle, Wim De Hertogh, Johnny Nijs, en Paul en Marie-Christine Buyse.

Daarna gaf Axel een uitgebreide toelichting: "Waarom deze Expo DC-3 nu?": omdat het de 70ste verjaardag is van onze DC-3 die in 1943 werd gebouwd! In de 110 jaar die verlopen zijn sedert de eerste vlucht van de gebroeders Wright in 1903 kende de luchtvaart een zeer snelle evolutie. Het verschijnen van de Douglas DC-3 in 1935 is de eerste grote mijlpaal in deze evolutie! Men spreekt van "the plane that changed the world" en "the plane that taught the world to fly"

Vanaf 1936 tot einde van de jaren '50 gebeurde meer dan 80% van het passagiersvervoer door de lucht met DC-3's. Bij alle grote operaties in Wereldoorlog II werden DC-3's (militaire versies C-47 en C-53) massaal ingezet. In totaal werden er ongeveer 16.000 gebouwd.

In België vlogen er een negentigtal (Sabena en 15 Wing). Van dit historisch vliegtuig blijven er in ons land slechts twee over: één in het Luchtvaartmuseum te Brussel en één hier bij ons. Wij mogen daar terecht heel fier op zijn!

In onze kleine Expo DC-3 willen wij u vooral kennis laten maken met onze Dakota: zijn geschiedenis en zijn restauratie.

Op de eerste panelen maakt u kennis met de DC-3 in de wereld via de filatelie; en heel in het kort met de DC-3 in België: Sabena en 15 Wing. We brengen ook hulde aan de negen slachtoffers van de twee rampen met Dakota's van de 15 Wing.

Vervolgens komt de 70-jaar lange geschiedenis van onze DC-3 (1943 tot 2013): bij het US Army Air Corps in Wereldoorlog II; daarna in Frankrijk en in Afrika; dan in België bij Legend Air. Een tiental panelen tonen het vliegtuig op het vliegveld van Middelkerke en tenslotte gedurende

EXPO DC-3

Le jeudi 19 Septembre, la nouvelle exposition EXPO DC-3 a été inaugurée en présence d'une trentaine de personnes. Cette petite exposition remplace l'exposition spéciale « Congo Belge et Kamina » qui a été présentée depuis 2010 pour marquer les 50 ans de l'indépendance de la RDC.

Après que le président R. Hoeben ait accueilli les invités, il remercia Axel Vermeesch pour la réalisation de cette exposition, et le club philatélique "De Postiljon" de Boortmeerbeek pour sa coopération. À son tour, A. Vermeesch a remercié ses collaborateurs José Gullentops, Vincent Schepmans, Philippe Chapelle, Wim De Hertogh, Johnny Nijs ainsi que Paul et Marie-Christine Buyse.

Ensuite, Axel a expliqué en détail « Pourquoi cette Expo DC-3 maintenant? »: parce que c'est le 70e anniversaire de notre DC-3, construit en 1943! Dans les 110 années qui se sont écoulées depuis le premier vol des frères Wright en 1903, l'aviation a connu une évolution très rapide. L'apparition du Douglas DC-3 en 1935 marqua une première étape importante dans cette évolution! On parle de « l'avion qui a changé le monde » et l'avion qui apprit le monde à voler. De 1936 à la fin des années 50, plus de 80

% du transport aérien de passagers s'effectuait en DC-3. Dans toutes les grandes opérations de la Seconde Guerre mondiale des DC-3 (versions militaires C-47 et C-53) étaient déployées en masse. Au total, à peu près 16.000 en ont été construits.

En Belgique, on en comptait environ quatre vingt dix (Sabena et 15 Wing). Dans notre pays, il ne reste que deux exemplaires de cet avion historique: un dans le Musée de l'Aviation à Bruxelles et le deuxième chez nous. Nous pouvons en être très fiers!

Par notre petite Expo DC-3, nous aimerions particulièrement vous faire connaître notre Dakota, son histoire et sa restauration.

Les premiers panneaux vous présentent le DC-3 dans le monde à travers la philatélie et les DC-3 en Belgique: Sabena et 15 Wing. Nous rendons également hommage aux neuf victimes des deux catastrophes avec des Dakotas du 15 Wing.

Ensuite vient l'histoire des 70 années de notre DC-3 (1943 à 2013) dans l'US Army Air Corps pendant la Seconde Guerre mondiale, en France et en Afrique, et pour terminer en Belgique avec Legend Air. Une douzaine de panneaux



de restauratie bij ons in Melsbroek. Op de laatste panelen kunnen jullie nog genieten van de beroemde DC-3 in de BD's of tekenverhalen."

Na deze toelichting door A. Vermeesch opende de voorzitter de deur naar de EXPO DC-3 en konden de gasten op eigen tempo kijken en lezen.

Open Deur "15 Wing 65 jaar"

Vanaf 19 september was het Dakota Documentatiecentrum nauw betrokken bij de feestelijkheden van de 15 Wing. Donderdag 19 september stond onze ontmoetingsruimte ter beschikking voor de briefing aan de bemanningen voor



de massaparachutage en de Air Crew Challenge van 's anderendaags.

In de namiddag van vrijdag 20 september stond onze infrastructuur ter beschikking voor de organisatie van de Air Crew Challenge en in de bar was het zeer druk om de dorstige deelnemers te laven. Ondertussen werd onze stand voor de Open Deur o.l.v. Jean Dries opgebouwd in de loods Herpain.

Op zaterdag en zondag kende onze stand een groot succes. Er werd heel veel artisanal Dakota-bier geschonken en in de shop verkocht Jean Dries zonder ophouden pins en badges.

Restore Dakota

Op maandag 23 september meldden zich vier studenten uit het 6de jaar vliegtuigtechniek van de technische school van Zaventem (ZAVO): J. Jansen, K. Bert, R. Degrendele en K. Pauwels.

Dezelfde dag liet de smederij van de 15 Wing weten dat het zeer moeilijke werk beëindigd is. Omdat onze Dakota maar één van de twee stalen motorsteunen had, moest een tweede nagemaakt worden. Drie specialisten, A. Vigneron, R. Baccaert en P. Dassy smeedden, tussen hun vele beroepsactiviteiten in, een nauwkeurige kopij. De ploeg van Jean Dries installeerde onmiddellijk de twee motorsteunen op het vliegtuig.



montrent l'avion à l'aéroport de Middelkerke et enfin sa restauration chez nous à Melsbroek. Sur les derniers panneaux, vous pouvez encore admirer le célèbre DC-3 dans les BD ou les récits illustrés.

Après cette explication par A. Vermeesch, notre président a ouvert la porte à l' EXPO DC-3 que les invités ont pu visiter et apprécier à leur propre rythme.

Open Door "Les 65 ans du 15 Wing"

A partir du 19 septembre, le Centre de documentation Dakota était étroitement impliqué dans les célébrations au 15 Wing.

Le jeudi, 19 septembre, notre espace de réunion était disponible pour le briefing des équipages participant au parachutage de masse et à l' Air Crew Challenge du lendemain.



Dans l'après-midi du vendredi 20 septembre, nos installations étaient à la disposition des organisateurs du Air Crew Challenge et le bar était très sollicité par des participants assoiffés. Entretemps, Jean Dries organisait l'installation de notre «stand portes ouvertes» dans le hangar Herpain.

Le samedi et dimanche, ce stand a connu un très grand succès. On y a débité beaucoup de bières artisanales Dakota, et Jean Dries a vendu sans relâche épinglettes et écussons dans notre shop.

Restore Dakota

Le lundi 23 septembre, quatre étudiants de la 6e année technique avions de l' école technique de Zaventem (ZAVO) sont venus se présenter: J. Jansen, K. Bert, R. Degrendele et K. Pauwels.

Le même jour, la forge du 15 Wing nous fait savoir qu' un travail assez difficile est terminé. Puisque notre Dakota ne disposait que d'un des deux supports de moteur en acier, ils ont dû en copier une deuxième. Trois spécialistes, A. Vigneron, R. Baccaert et P. Dassy ont ainsi, entre leurs nombreuses activités



Nu kunnen onze vrijwilligers en de ZAVO-leerlingen beginnen met de installatie van de twee motoren en het terugplaatsen van de vier brandstoftanks, een nieuwe mijlpaal in de restauratie van onze Dakota! Stilaan wordt ook de restauratie van de cockpit en de cabine aangepakt. Ondertussen restaureren de ZAVO-studenten ook de binnenkant van onze Pembroke.

Jaarlijks Breugelfeest

Dit jaarlijks ledenfeest vond plaats op vrijdag 18 oktober in aanwezigheid van kolonel Bernard Masuy en zijn echtgenote. Honderdveertien leden en sympathisanten genoten ook dit jaar weer van een uitstekend koud en warm Breugelbuffet klaargemaakt door het personeel van de mess van de 15 Wing.

Remembrance Day

Op vrijdag 9 november vierden een honderdveertigtal aanwezigen de jaarlijkse "Remembrance Day", georganiseerd door de Old Timers en de 15 Wing ter nagedachtenis van de bemanningsleden die hun leven in dienst verloren. Axel Vermeesch vertegenwoordigde onze vereniging bij de hulde van de Vlieggroep aan de bemanning van de CH-06 omgekomen te Eindhoven in juli 1996. Aansluitend werd in de kazerne Groenveld door Padre Mark Lateur een herdenkingsmis opgedragen in de goed gevulde kapel. Daarna volgde een militaire parade en bloemenhulde aan het monument voor alle bemanningen gestorven in bevolen dienst. In naam van onze Dakota-leden legde Jos Ackermans er een bloemstuk neer. Na de plechtigheid begaf iedereen zich naar de onze ontmoetingsruimte



voor de receptie aangeboden door de 15 Wing en de Old Timers en verzorgd door enkele van onze vrijwilligers. Na de lunch in de Mess (traditionele moambe) kwamen veel anciens nog gezellig napraten in onze lokalen. (zie ook rubriek 15 Wing in 2013).

professionnelles, forgé une copie exacte. L'équipe de Jean Dries a immédiatement installé les deux supports de moteur sur l'avion.



Maintenant, nos bénévoles et les étudiants ZAVO peuvent commencer l'installation des deux moteurs et l'installation des quatre réservoirs, une nouvelle étape dans la restauration de notre Dakota! Progressivement on a également abordé la restauration du cockpit et de la cabine. Pendant ce temps, les étudiants ZAVO restaurent également l'intérieur de notre Pembroke.

Fête annuelle Breughélienne

Cette fête annuelle pour nos membres a eu lieu le vendredi 18 octobre en présence du colonel Bernard Masuy et de son épouse. Cent quatorze membres et sympathisants ont apprécié, cette année encore, l'excellent buffet breughélien chaud et froid, préparé par le personnel du mess du 15 Wing.

Remembrance Day

Le vendredi 9 novembre, quelque cent quarante participants ont célébré le "Remembrance Day" annuel, organisé par les Old Timers et le 15 Wing à la mémoire des équipages qui ont perdu leur vie en service commandé. Axel Vermeesch représentait notre association à l'hommage que le Groupe de Vol organisa pour commémorer l'équipage du CH-06, tué à Eindhoven en Juillet 1996. Ensuite, au quartier Groenveld, le Padre Mark Lateur célébra une messe de commémoration dans la chapelle bien remplie. La messe était suivie par une parade militaire et le dépôt de fleurs au monument pour tous nos équipages, morts en service commandé. Au nom des membres de notre association, Jos Ackermans y déposa une gerbe. Après cette cérémonie, tout le monde s'est dirigé vers notre lieu de rencontre pour la réception offerte

par le 15 Wing et les Old Timers et où l'accueil était assuré par certains de nos bénévoles. Après le déjeuner au mess (moambe traditionnelle!), pas mal d'anciens sont retournés dans nos locaux pour y terminer la journée en beauté. (Voir aussi l'article le 15 Wing en 2013).

Nieuwrode

Op 11 november knoopte onze directeur Jos Ackermans opnieuw aan met de traditionele viering van de oudstrijders van Nieuwrode. Hij legde bloemen neer aan de gedenkplaat van de crash van een Engelse Wellington

Bezoeken in 2013

Dit jaar ontving de 15 Wing 60 groepen; samen telden die groepen ongeveer 1.930 bezoekers. Van die 60 groepen waren er 28 die na het bezoek van de 15 Wing ook het Dakota Documentatie Centrum bezochten; ongeveer 1.000 personen. Bovendien ontvingen wij nog 12 groepen die enkel het Dakota documentatiecentrum bezochten; ongeveer 540 personen. De VZW Dakota kreeg dus 40 groepsbezoeken met ongeveer 1.540 personen. Daarnaast ontvingen wij regelmatig onze trouwe sympathisanten en nog heel wat individuele bezoekers.

65 jaar 15 Wing en 40 jaar C-130 in tijdschriften en websites

In nr 159 2013/3 van "Tam Tam Ommegang", het tijdschrift van de Belgische Vereniging van veteranen en Compagnons v/d Ommegang, werd het artikel "De eerste Hercules komt aan in de 15 Wing" van A. Vermeesch uit onze Dakota News nr 56 overgenomen.

In het nr 159 2013/3 van "Brussels Air Museum Magazine" begon C. de la Royère aan een artikelenreeks "De 15 Wing viert het 40-jarig bestaan van haar C-130's".

Op de website van Hangar Flying (<http://hangarflying.be>) werd een prachtige reportage gepubliceerd door G. Viselé: Le «Dakota», la mémoire des 65 ans du 15 Wing.

Leden schrijven ons:

Rik Hollanders, ancien 15 Wing, sprak zijn dank uit voor de zeer interessante artikels in Dakota News nr 60: Koning Boudewijn en de 15 Wing en de bijna-ramp in Fairford in 1993. Zijn aandacht ging vooral naar het artikel "Verrassende paradrop in augustus 1983", omdat hij als loadmaster deel uitmaakte van een van de bemanningen.

Rik bracht ook twee verbeteringen aan: de navigator van de tweede C-130 was Luc Collée (niet André Coulaie, piloot C-130) en de juiste naam van de flight-engineer is W. Verelst.

Leo Verstockt, vond een fout in de tekst van M. Coudenys (DN nr 61 blz 9): "Het is niet de 101 US Luchtlandingsdivisie die in de nacht van 5 op 6 juni 1944 werd ingezet om de Batterie van Merville in te nemen, maar het 9 Bataljon Para van de 3 Brigade van de UK 6th Airborne Division. De US SNAFU C-47, die wel was ingezet op D-Day, was niet

Nieuwrode

Le 11 Novembre, notre directeur nous a de nouveau représentés à la célébration traditionnelle de anciens combattants de Nieuwrode. Il y a déposé des fleurs au monument commémorant le crash du Wellington anglais durant la Seconde Guerre mondiale.

Visites en 2013

Cette année, le 15 Wing a reçu 60 groupes de visiteurs; ensemble, ces groupes comptaient environ 1.930 visiteurs. De ces 60 groupes, 28 ont, après la visite au 15 Wing, également visité le Centre de documentation Dakota, environ 1.000 personnes. Nous avons aussi reçu 12 groupes qui n'ont visité que notre Centre de documentation, environ 540 personnes. L'ASBL Dakota a donc reçu 40 visites de groupes, environ 1.540 personnes. En outre, nous avons reçu nos fidèles supporters réguliers et de nombreux particuliers.

65 années du 15 Wing et 40 années du C-130 dans les magazines et la toile

L'Article «Le premier Hercules arrive au 15 Wing», publié par de A. Vermeesch dans notre Dakota News N° 56, a été repris dans le n° 159 2013 /3 du "Tam Tam Ommegang", la revue de l'Association belge des vétérants et des compagnons de l'Ommegang.

Dans le n° 159 2013 /3 du "Brussels Air Museum Magazine", C. de la Royère a commencé une série d'articles "Le 15 Wing célèbre le 40e anniversaire de ses C-130".

Sur la Toile de Hangar Flying (<http://hangarflying.be>) G. Viselé a publié un merveilleux article: «Le Dakota, la mémoire des 65 ans du 15 Wing».

Des membres nous écrivent :

Rik Hollanders, ancien du 15 Wing, a exprimé sa gratitude pour les articles très intéressants dans le Dakota News N° 60 sur le Roi Baudouin et le 15 Wing et sur la quasi-catastrophe à

Fairford en 1993. Il a particulièrement apprécié l'article "Surprenant Para-drop en août 1983" parce qu'il était loadmaster dans un des équipages!

Rik a également apporté deux corrections: le navigateur du deuxième C-130 était Luc Collee (et non André Coulaie, pilote C-130) et le nom correct du flight-engineer est W. Verelst.

Leo Verstockt a repéré une erreur dans le texte de M. Coudenys (DN n° 61 page 9): «Ce n'est pas la 101 division aéroportée US qui, au cours de la nuit du 5 au 6 Juin 1944, est utilisée pour prendre la Batterie de Merville, mais bien le 9 Bataillon Para de la 3 Brigade du 6th UK Airborne Division. Le C-47 US SNAFU, qui a été déployée au Jour-J, n'était

betrokken bij de aanval op de Duitse batterij.”

John Pacco, schrijver luchtvaartboeken, stuurde volgend bericht: “Bij bezoek aan het Dakota Documentatiecentrum kreeg ik het laatste nummer van Dakota News aangeboden. Ik heb het gelezen en moet u en de mensen die daar aan werken feliciteren voor de inhoud en de layout daarvan. Alles is zeer verzorgd en de artikels zijn zeer interessant, vooral dat over de repatriëring van de overleden koning Boudewijn in 1993 en de rubrieken over de 15 Wing 2013. Ik heb ook de drie gerestaureerde vliegtuigen bekeken en was zeer onder de indruk. Als nieuw lid schreef ik mij in voor het Breugeliaans festijn op 18 oktober.”

De VZW Dakota dankt:

Maurice Reymen, ancien 15 Wing, voor het schenken van de documenten over de militaire luchtvaart en de vliegtuigen van de 15 Wing waarop hij vloog.

Jan Vingerhoets, ancien 15 Wing, die ons verschillende souvenirs en een groot deel van het archief van zijn vader Charles Vingerhoets schonk. Daarbij de interessante thesis van R. Terryn, gewezen bevelhebber 15 Wing, tot het verkrijgen van de graad van licentiaat in de Geschiedenis aan de Universiteit van Leuven (1983-1985): “Kroniek van de Belgische Metropolitaanse Strijdkrachten in Kongo en Ruanda-Urundi tijdens de maanden juli en augustus 1960”.

Serge Smet, korpskorporaal van de 15 Wing, die ons een prachtige kader met foto Falcon DA-20 bezorgde.

Charles Fetu, Franse Lt Kol o.r., die dienst deed in de Sahellanden, voor het schenken van een viertal traditionele voorwerpen gebruikt door de Touaregs.

Erwin Dewachter, 15 Wing, voor het geven van een T-shirt en herinneringen aan operatie Fingal 2002 in Karachi Pakistan.

Gaspard Van der Jeucht en **Karin Lemants**, die ons drie prachtige Afrikaanse maskers schonken.

pas impliqué dans l'attaque sur la batterie allemande.”

John Pacco, auteur de livres d'aviation, a envoyé le message suivant: «Lors de ma dernière visite au Centre de Documentation Dakota, j'ai reçu le dernier numéro de Dakota News. Je l'ai lu et je dois vous féliciter, ainsi que tous ceux qui y contribuent, pour le contenu et la présentation. Tout est très bien soigné et les articles sont très intéressants, surtout celui sur le rapatriement du Roi Baudouin décédé en 1993 et les rubriques sur le 15 Wing en 2013. J'ai aussi vu les trois avions restaurés et j'ai été très impressionné. Comme nouveau membre, je me suis inscrit pour le festival Breughélien le 18 Octobre.».

L'ASBL Dakota remercie:

Maurice Reymen, ancien du 15 Wing, pour le don de documents sur l'aviation militaire et sur les appareils du 15 Wing qu'il a pilotés.

Jan Vingerhoets, ancien du 15 Wing, qui nous a offert différents souvenirs et la plupart des archives de son père, Charles Vingerhoets. Entre autres la thèse intéressante de R. Terryn, ancien commandant du 15 Wing, écrite pour obtenir le diplôme de licencié en Histoire à l'Université de Louvain (1983-1985): «Chronique des Forces Belges Métropolitaines au Congo et au Ruanda-Urundi en juillet et août 1960.»

Serge Smets, caporal de Corps du 15 Wing, qui nous a donné un cadre magnifique avec une photo du Falcon DA-20.

Charles Fetu, Lt Col e.r., qui a servi dans le Sahel, pour le don de quatre articles traditionnels utilisés par les Touaregs

Erwin Dewachter, du 15 Wing, qui a donné un T-shirt et des souvenirs à l'opération Fingal 2002 à Karachi au Pakistan.

Gaspard Van der Jeucht et **Karin Lemants**, qui nous ont offert trois beaux masques africains.

Wij danken volgende de groepen voor hun bezoek: Nous remercions les groupes suivants pour leur visite:

De nieuwe inwoners, Steenokkerzeel
Professional Business Association, Antwerpen-Oost
Vriendenkring van B. Duhamel & F. Wouters
KVIK Brabant
Vereniging “In derde versnelling”
Gepensioneerde leerkrachten ZAVO, Zaventem
Nationale Strijdersbond, Berlare
Brussels Classic Car
Gepensioneerden VRT
Amicale des Réservistes Paracommando Brabant
Congoreizigers Asteria-Expedition, Brugge
Filatelie Club “De Postiljon”, Boortmeerbeek
Ladies Club Belgian Air Force
MS Liga (Mont Ventoux)

Luitenant-Generaal Vlieger Albert Debêche 1919 - 2013

Generaal A. Debêche had altijd een nauwe band met het militair luchttransport. Reeds in 1945 vloog hij in het RAF-smaldeel dat de verbinding met Indië verzekerde met Dakota's. In 1949 werd hij smaldeelbevelhebber van het 20 Smaldeel luchttransport in Evere.

In de 15 Wing vloog hij verder op Dakota DC-3, en veel later als hij stafchef van de Luchtmacht was (1971-1977), op Falcon-20. Gedurende zijn periode als stafchef werd de ganse vloot transportvliegtuigen van de 15 Wing hernieuwd met de aankomst van de Falcon-20, C-130, B-727, HS-748 en de Swearingen-Merlin SW-03.

Als op 26 januari 1976 de twee laatste van de 41 Dakota's (K-8 en K-10), die sinds 1946 in dienst waren geweest in de 15 Wing, overgevlogen werden naar Koksijde zit hij aan de "stick" van de K-10. Dertig jaar vroeger had hij als kapitein ook de eerste vlucht van de K-10 uitgevoerd van Gosselies naar Evere.

Vier jaar geleden, op 20 augustus 2009, vloog hij met de Dakota-vrijwilligers en een delegatie van de 15 Wing en Hangar Flying mee naar Prestwick. In het Dumfries & Galloway Aviation Museum" onthulde hij samen met onze voorzitter René Hoeben een gedenkplaat ter nagedachtenis van de zes Belgische bemanningsleden die op 10 april 1947 omkwamen in Carlin's Cairn toen de Dakota K-14 tegen een heuvelrug vloog. Op die dag vlogen drie Dakota's naar

Prestwick, twee toestellen (gezagvoerders A. Debêche en A. Henry) zouden ter plaatse blijven voor groot onderhoud bij de firma Scottish Aviation. Het derde toestel de K-14 met gezagvoerder R. Loyen, zou de bemanningen van A. Debêche en A. Henry terugbrengen naar Evere.

Bij de onthulling van de gedenkplaat zei generaal A. Debêche: "Ik zal mij altijd de ongerustheid herinneren die wij voelden toen wij in Prestwick bleven wachten op nieuws van de K-14, overtuigd als we waren dat het droevig zou zijn."

Generaal Albert Debêche overleed op 1 november 2013 op de leeftijd van 94 jaar.

Lieutenant-Général Aviateur Albert Debêche 1919 - 2013

Le général A. Debêche a toujours eu un lien étroit avec le transport militaire. Déjà en 1945 il pilotait des Dakotas à la Royal Air Force dans l'escadre qui assurait la liaison avec l'Inde. En 1949 et 1950 il était le commandant de la 20 Escadrille du Transport Aérien au 169 Wing à Evere.

Au 15 Wing, il continuait à voler sur Dakota DC-3 et longtemps après, étant chef d'état-major de la Force Aérienne (1971-1977), il volait sur Falcon-20. Dans sa période de chef d'état-major, toute la flotte des avions de transport du 15 Wing était renouvelé avec l'arrivée des Falcon-20, des C-130, des B-727, des HS-748 et le Swearingen-Merlin SW-03.

Il pilotait le K-10 le 26 janvier 1976 lorsque les deux derniers des 41 Dakotas (le K-8 et le K-10) en service au 15 Wing depuis 1946, étaient transférés à Coxyde. Trente ans avant il faisait le premier vol avec le K-10 de Gosselies vers Evere.

Il y a quatre ans, le 20 août 2009, il accompagnait des collaborateurs bénévoles de Dakota, et une délégation du 15 Wing et de Hangar Flying vers Prestwick. Au "Dumfries & Galloway Aviation Museum" il inaugurerait avec notre président René Hoeben une plaque commémorative en souvenir des six membres d'équipage belge qui trouvaient la mort le 10 avril 1947 à Carlin's Cairn.

Ce jour-là trois Dakotas volaient vers Prestwick. Deux appareils (avec les commandants de bord A. Debêche et A. Henry)

resteraient sur place pour une révision par la firme Scottish Aviation. Le troisième appareil le K-14 avec le commandant de bord R. Loyen, ramènerait les équipages d' A. Debêche et A. Henry à Evere.

Lors de l'inauguration de la plaque commémorative, le général A. Debêche prononçait les mots suivants: «Je me souviendrai toujours de l'inquiétude que nous ressentions à Prestwick quand nous attendions des nouvelles du K-14; nous étions convaincus que ce seraient des tristes nouvelles.»

Le général Albert Debêche est décédé le 1 novembre 2013 à l'âge de 94 ans.



De 15 Wing 50 jaar geleden

Le 15 Wing il y a 50 ans

**zoals beschreven
in "ONZE MACHT",
het halfmaandlijks
tijdschrift voor Soldaat
en Burger (nr 83 van
1 april 1963) door R.M.**

Ten voordele van de Strijdkrachten, van de Rijkswacht en van de Natie deed de 15 Wing Vervoer en Verbindingen op 12 jaar tijd, duizend maal de reis rond de wereld

Deel 1

We geven eerlijk toe dat we fel verveeld zitten. De 15 Wing Vervoer en Verbindingen voorstellen en U zijn tamelijk recente, maar reeds sterk gevulde geschiedenis vertellen, is gemakkelijker in te beelden dan te verwezenlijken.

We kunnen een omvangrijk boekdeel schrijven over de overvloedige documentatie die men ons ter beschikking heeft gesteld en over alles wat men ons te Melsbroek heeft getoond.

Verontschuldig ons, maar we hebben de middelen niet om een boek te publiceren en we zijn dus verplicht zo beperkt mogelijk te blijven.

Transport met Volharding

De idee om het nationaal grondgebied met de verre streken langs de luchtwegen te verbinden, dateert niet van heden. In 1926 verwezenlijkte luitenant Medaerts inderdaad de eerste militaire luchtverbinding België-Kongo door de vlucht naar Leopoldstad in 12 dagen af te leggen en de terugtocht in 14 dagen.

In 1930 herhaalden de kapiteins Vanderlinden en Fabry dit exploit door een tweede vlucht heen en terug.

Deze verbindingen behoorden echter tot het domein van de sport. Men dacht er nog niet aan materieel en passagiers van het ene continent naar het andere te vervoeren.

Na de oorlog kwam er verandering. Bij de Luchtmacht gaat alles snel en enkele jaren zullen volstaan om de geboorte van een echte transporteenheid bij te wonen.



**comme décrit dans
«NOS FORCES», la
revue bimensuelle pour
Soldat et Civil (no 83 du
1 avril 1963) par R.M.**

Au profit des Forces Armées, de la Gendarmerie et de la Nation, le 15 Wing de Transport et de Communications a fait en 12 ans mille fois le tour du monde.

Partie 1

A nous simplement que nous sommes fort ennuyés. Vous présenter le 15 Wing de Transport et de Communications et vous conter son histoire, relativement récente mais déjà fort chargée, apparaît plus simple à proposer qu'à réaliser.

Devant l'abondante documentation qu'on a bien voulu mettre à notre disposition et devant tout ce qu'on nous a montré à Melsbroek, nous nous demandons si un volume ne serait pas nécessaire. Que l'on veuille bien donc nous pardonner, si, faisant contre mauvaise fortune bon cœur et n'ayant pas les moyens de publier tout un livre, nous sommes obligés de rester aussi concis que possible et si certains détails nous échappent.

Transport et Ténacité

L'idée de relier par la voie des airs, le territoire national avec des contrées lointaines ne date pas d'aujourd'hui.

En effet, en 1926, le lieutenant aviateur Medaerts réalisait la première liaison militaire aérienne Belgique-Congo, en effectuant le parcours vers Léopoldville en 12 jours et le retour en 14 jours. En 1930, les capitaines Vanderlinden et Fabry renouvelaient l'exploit par un deuxième vol aller et retour.

Mais ces liaisons appartenaient aux domaines des performances sportives. On était encore loin de songer à transporter au delà des mers, d'un continent à l'autre, matériel et passagers.

L'après guerre allait apporter du changement. A la Force Aérienne, tout va vite et quelques années suffiront pour

In 1944 werden enkele jachtpiloten van de RAF bij het einde van hun operatiebeurt verbonden aan de Transport Command van de RAF. Na een training die bestond uit 80 vliegreizen met een Dakota, werden ze gemuteerd naar de Squadrons 187 en 525. Onze piloten ondernamen lange reizen op de weg naar India. Na het vertrek van de laatste Engelse ploegen werd het Squadron 525 weldra Belgisch genaturaliseerd.

Anderzijds, na de bevrijding in september 1944, werd een communicatieflight, uitgerust met Anson en Dominie toestellen samengesteld te Hendon en deze verzekerde de verbinding tussen Londen en Brussel.

In 1946 zijn de twee eenheden te Evere teruggekomen om geboorte te geven aan de 169 Wing samengesteld uit twee escadrilles: het 366, uitgerust met Dakota, en het 367 dat de Anson, de Oxford, de Dominie en de Proctor in gebruik nam.

De eerste regelmatige opdrachten werden georganiseerd op de Wahn, Hendon, Villacoublay en Prestwick lijnen, waar nog een groot gedeelte van de Dakota's onderhouden wordt.

Ondertussen gaven zeer hoge personaliteiten hun vertrouwen aan de jonge eenheid. Zo komt het dat slechts een maand na haar installatie, de 169 Wing de eer heeft Sir Winston Churchill van Biggin Hill naar Parijs te brengen, later naar Brussel. De volgende maand is het de beurt aan ZKH de Prins Regent die de Wing de eer bewijst om van zijn diensten gebruik te maken.

Het jaar 1947 opent de tijd van de verre verbindingen met Afrika. De eerste is een speciale opdracht. Ze valt in de handen van luitenant-kolonel vlieger Van Rollegem die langs de Nijlvallei, aan het stuur van een Dakota, Leopoldstad bereikt en gedurende een maand de Prins Regent van stad tot stad brengt in de Afrikaanse hemel.

Enkele maanden later is het luitenant-kolonel vlieger Burniaux, die tien leden van de militaire gemengde commissie naar de toekomstige basissen van Kamina en Kitona leidt om het terrein te verkennen. De reis gaat ditmaal over de Sahara.

De vooruitgang van de 169 Wing beperkt zich niet tot het domein van lange afstandsvluchten. Om de transportbemanningen op te leiden werd in 1947 een TCU (transportconversie eenheid) opgericht. Er kwamen ook opdrachten van luchtfotografie ten voordele van het Militair Geografisch Instituut. Er werden ploegen afgevaardigd naar Katanga die gedurende periodes van drie maanden voor een fotografisch overzicht van de provincie zorgden.

Ten slotte grepen op 11 september te Schaffen de eerste sprongen met parachutisten plaats. De wing specialiseert zich in de tactische luchtsteun. De 169 Wing heeft al heel wat ondervinding opgedaan na één jaar vorming. De eenheid bewees dat zij de eervolle tradities en het werk van de vroegere en roemvolle eenheden van 1940 waardig was. Samen met de aanvaarding van haar definitieve benaming van 15de Vervoer en Verbindingswing werden haar twee smaldelen op 1 februari 1948 vereerd met het legendarische kenteken van de Sioux en werd de kenspreuk "Volharding" voor goed in gebruik genomen. Voor het 20ste Smaldeel werd het schild omringd met blauw, voor het 21ste met rood.



assister à la naissance d'une véritable unité de transport.

En 1944, quelques pilotes de chasse belges de la RAF furent affectés à l'issue de leur tour d'opération, aux unités du Transport Command de la RAF. Après un entraînement de 80 heures de vol sur Dakota, ils étaient mutés aux Squadrons 187 et 525. Nos pilotes allaient entreprendre de longs voyages sur la route des Indes. Le 525 Squadron, après le départ des derniers équipages anglais, allait bientôt être naturalisé belge.

D'autre part, dès la libération en septembre 1944, un flight de communications équipé de

Anson et Dominie était constitué à Hendon et assurait la liaison entre Londres et Bruxelles.

En 1946, les deux unités sont revenues à Evere et donnent naissance au 169 Wing composé de deux escadrilles: la 366 équipée de Dakota et la 367 qui met en œuvre les Anson, des Oxford, des Dominie et des Proctor. Les premières missions régulières s'organisent sur les lignes de Wahn, Hendon, Villacoublay et Prestwick où s'exécute encore une bonne partie de la maintenance des Dakota.

En même temps, de très hautes personnalités marquent leur confiance à la jeune unité. C'est ainsi, qu'un mois à peine après son installation, le 169 Wing a l'honneur de conduire sir Winston Churchill de Biggin Hill à Paris, puis à Bruxelles. Le mois suivant, c'est au tour de Son Altesse Royale le Prince Régent de faire au Wing l'honneur d'utiliser ses services.

L'année suivante, 1947, ouvre l'ère des liaisons lointaines avec l'Afrique. La première est une mission spéciale. Elle échoit au lieutenant colonel aviateur Van Rollegem qui, empruntant la vallée du Nil aux commandes d'un Dakota, gagne Léopoldville et pendant un mois conduit le Prince Régent, de ville en ville, dans le ciel africain.

Quelques mois plus tard, c'est le lieutenant-colonel aviateur Burniaux qui emmène vers les futures bases de Kamina et de Kitona dix membres de la commission militaire mixte chargée de reconnaître le terrain. Le voyage se fait cette fois à travers le Sahara.

Mais les progrès du 169 Wing ne se limitent au domaine des longs courriers. Pour former des équipages de transport un TCU (Unité de conversion en transport) est créé en 1947. En même temps débutent les missions de photographies aériennes au profit de l'Institut Cartographique Militaire. Des équipages détachés au Katanga entreprennent pendant des campagnes de trois mois, le relevé photographique de la province.

Enfin, le 11 septembre ont lieu à Schaffen, les premiers parachutages d'hommes. Le wing se spécialise dans l'appui aérien tactique. Ainsi, un an à peine après sa formation, le 169 avait déjà acquis l'expérience de ces différentes missions. L'unité avait prouvé qu'elle était digne d'hériter des traditions d'honneur et de travail des anciennes et glorieuses unités de 1940.

Le 1 février 1948, en même temps qu'elle prenait son appellation définitive de 15 Wing de Transport et de Communications, elle voyait attribuer à ses deux escadrilles l'insigne légendaire du Sioux et la devise qu'elle avait déjà pratiquement adoptée «Tenacité». L'emblème était

De 15 Wing gaat met reuzenschreden vooruit:

1948: Het jaar van de eerste regelmatige verbindingen Brussel-Kamina. De reis duurt 4 tot 5 dagen. Doel: training van nieuwe bemanningen en bevoorrading van de basis Kamina.

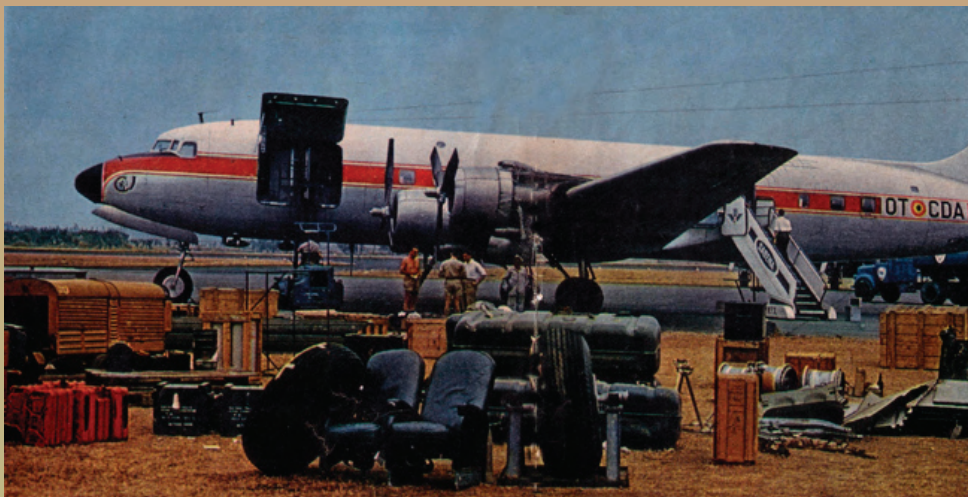
1949: Merkwaardig exploit van een Oxford die in zeer kleine etappes en met een autonomie van drie uren vlucht, dezelfde reis als de Dakota's uitvoerde.

1950: De 15de Wing wordt gehuisvest in het huidige kwartier te Melsbroek. Weldra wordt het vliegtuigpark van het 21ste Smaldeel met twee DC-4 Skymasters verrijkt. Die toestellen verbinden Brussel met Kamina in anderhalve dag via Tripoli, Kano, Leopoldstad.

1951: Een verre en nieuwe opdracht: India. Alsof het routinewerk betreft vliegt een DC-4 naar Singapore over Kaïro, Karachi en Colombo.

1952: Verjonging, want de Dakota's worden vervangen door C-119 Fairchild Packet. De populaire «Twee staarten» zullen voortaan regelmatig met para's aan boord door het luchtruim van België en Afrika klieven.

1954: Geboorte van een nieuw smaldeel met 20 C-119's.



De tijden zijn spijtig genoeg hard en het 40ste verdween weldra om financiële redenen. Het zou pas terug opgericht worden in 1961.

Terwijl de C-119 toestellen de Dakota's van het 20 Smaldeel opvolgden, vervangen nieuwe vliegtuigen, namelijk de Pembroke's, de Oxford en de Anson van het 21 Smaldeel. 1956 en 1957: Verschijning van 4 machtige DC-6 toestellen die de flight lange afstand. van het 21ste komen aanvullen. De DC-4 toestellen maken de verbinding met Kongo in anderhalve dag met 4 ton nuttige vracht aan boord, terwijl de DC-6 via Algiers en Kano. dezelfde verbinding in 18 uur doet en 7 ton vracht meeneemt. Die toestellen nemen alle leerlingen-piloten voor Kamina mee. Later verzekeren zij het transport van al het militair personeel dat in Ruanda-Burundi is gevestigd.

Momenteel heeft de 15 VVbW een vloot van 61 vliegtuigen: 34 C-119, 9 DC-3, 2 DC-4, 4 DC-6 en 12 Pembroke's.

Zijne Majesteit Koning Boudewijn doet de 15de Wing eer aan. Een speciaal ingerichte DC-6 vervoert de Koning in 1959 tijdens zijn lange reis door Kongo. Op 6 december 1960 is hetzelfde toestel fier Donna Fabiola, onze toekomstige koningin, uit Spanje naar België te brengen. In 1960 valt

cerclé de bleu pour la 20ième Escadrille, de rouge pour la 21ième.

Le 15 Wing marche à pas de géant:

1948: L'année des premières liaisons régulières Bruxelles-Kamina. Le voyage dure 4 à 5 jours. But: entraînement de nouveaux équipages et ravitaillement de la base de Kamina.

1949: Exploit marquant d'un Oxford qui, par des petites étapes, avec une autonomie de vol de trois heures, accomplit le voyage des Dakota.

1950: Le 15ième Wing prend ses quartiers actuels à Melsbroeck. Bientôt le parc avions de la 21ième escadrille s'enrichit de deux DC-4 Skymaster. Ces appareils relient Bruxelles à Kamina en un jour et demi, via Tripoli, Kano, Léopoldville.

1951: Une mission nouvelle et lointaine, les Indes. Comme un simple travail de routine, un DC-4 l'exécute, ralliant Singapour Caire, Karachi, Colombo.

1952: Rajeunissement, les Dakota sont remplacés par des C-119 Fairchild Packet. Les populaires «Deux Queues » vont régulièrement semer leurs grappes de Paras dans le ciel de Belgique et d'Afrique.

1954: Naissance d'une nouvelle escadrille de vingt C-119. Hélas, les temps sont durs et la 40ième disparaît bientôt pour des raisons financières. Elle ne revivra qu'en 1961.

Tandis que les C-119 succèdent aux Dakota de la 20ième Escadrille, de nouveaux avions, les Pembroke, remplacent les Oxford et Anson de la 21ième.

1956 et 1957: Apparition de quatre superbes DC-6 qui viennent étoffer le flight long courrier de la 21ième.

Le wing accomplit des tâches diverses de plus en plus nombreuses et de plus en plus importantes. Les DC-4 assurent la liaison Congo en un jour et demi avec quatre tonnes de charge utile. Les DC-6 assurent par Alger et Kano la même liaison, en dix huit heures de vol et en transportant sept tonnes de charge. Ces appareils assurent toutes les relèves d'élèves pilotes pour Kamina. Plus tard, ils effectueront le transport de tout le personnel militaire installé au Ruanda Burundi.

Actuellement, le 15WTC a une flotte de 61 avions: 34 C-119, 9 DC-3, 2 DC-4, 4 DC-6 et 12 Pembroke.

Sa Majesté le Roi Baudouin honore le 15 Wing. En 1959 un DC-6 spécialement aménagé conduira le Souverain dans son long périple à travers le Congo. Le 6 décembre 1960, c'est le même appareil qui aura la fierté de nous amener d'Espagne, Donna Fabiola, notre future reine. En 1960, un nouvel honneur pour le 15 Wing s'effectue: le transport de Genève à Bruxelles, de Leurs Majestés le Roi et la Reine de Thaïlande.

Au flight de communications, les Pembroke assurent les liaisons à courte distance. Certains d'entre eux se spécialisent dans les missions de cartographie aérienne. Pendant ce temps, outre les nombreuses parachutages

een nieuwe eer de 15de Wing te beurt, vermits zij mogen instaan voor het vervoer van Genève naar Brussel van de koning en de koningin van Thailand.

De Pembroke toestellen verzekeren de verbindingen op korte afstand. Sommige toestellen zijn speciaal voorbehouden voor opdrachten van luchtcartografie. Naast talrijke parachutages van personeel en materiaal voeren de C-119 ook de logistieke vluchten uit naar Châteauroux, Northolt, Tarrant en Rushton. Weldra strekt die logistieke steun zich uit tot de basis van Kamina waarnaar de Harvard en de Fouga-Magister toestellen van de gevorderde pilotenschool worden gebracht. De reddingshelikopters gaan dezelfde weg op. Tijdens een van die opdrachten heeft kapitein Donckier zich onderscheiden omdat hij, ondanks technische moeilijkheden, er toch in geslaagd is zijn vlucht voort te zetten over het Hoggarmassief en zijn toestel onbeschadigd op de kleine piste van Tamanrasset neer te zetten.

Er zijn nog meer opdrachten voor de wing: uitwisseling van personeel, logistieke steun, verkenningsvluchten boven de zee tijdens opsporings- en reddingsoperaties, vervoer van gewonden, steun voor de landmacht, nauwe samenwerking met de paracommando's, fotografische opmetingen ten voordele van het Militair Geografisch Instituut of van het kunstpatrimonium, verbindingen België-Kongo, verplaatsingen van het acrobatische team naar het buitenland, verplaatsingen van passagiers en voornamelijk burgerlijke of militaire personaliteiten, van sportlui en gehandicapten... en vulgarisatievluchten ten voordele van de jeugd. In het kort, een reusachtig programma! Dag en nacht, 's zondags en in de week, steeds staan onze manschappen paraat.

De 15de Wing blijft niet steken in een routine van regelmatige



prestaties, maar gaat steeds vooruit. Haar cartografische opdrachten bij voorbeeld worden altijd groter. DC-3 toestellen nemen er aan deel en leveren aan de basis van Kamina luchtkarten op schaal 1/50.000. Die opdrachten duren drie maanden en vereisen prestaties van 6 à 7 vluchten op een hoogte van 20.000 voet. Aldus werden 150.000 km² gefotografeerd. Op initiatief van de wing werd in België een gelijkaardig werk georganiseerd. Iedere lente worden C-119 toestellen uitgerust om opnamen te maken voor een kaart van België op 1/25.000.

De 15de Wing verzekert ook de binnenlandse verbindingen

de personnel et de matériel les C-119 effectuent l'appui logistique vers Châteauroux, Northolt, Tarrant et Rushton. Bientôt cet appui logistique s'étend au loin, vers la base de Kamina, où sont acheminés les Harvard et les Fouga Magister de l'école de pilotage avancé. Les hélicoptères du flight de sauvetage prennent le même chemin. C'est au cours d'une de ces missions que se distingue le capitaine Donckier, qui, malgré des ennuis techniques, parvient, en tenant un angle de descente minimum, à poursuivre son vol au delà du massif du Hoggar et à poser intact son appareil sur la petite piste de Tamanrasset.

Les diverses missions du wing se multiplient. Il est partout. Il sert partout. Échanges de personnel, appui logistique, surveillance air-mer dans les missions de recherche et de sauvetage, transport de grands blessés, appui de la Force Terrestre, collaboration étroite avec les para-commandos, relevés photographiques au profit de l'Institut Géographique Militaire ou du patrimoine artistique, liaisons Belgique-Congo, déplacements à l'étranger du team acrobatique, de passagers et de personnalités importantes civiles ou militaires, sportifs, handicapés, vol de vulgarisation au profit de la jeunesse. En bref, un programme de géant. Nuits et jours, dimanches et semaines, nos équipages sont sur la brèche.

Loin de s'encroûter dans une routine de prestations régulières, le 15 Wing va de l'avant. Ses missions cartographiques par exemple s'élargissent. Les DC-3 y participent et fournissent à la base de Kamina des cartes aéronautiques au 1/50.000. Ces missions durent trois mois et exigent des prestations de 6 à 7 heures de vol à 20.000 pieds d'altitude; 150.000 km² sont ainsi photographiés. En Belgique, à l'initiative du wing, lui-même, un travail analogue est entrepris. Chaque printemps des C-119 équipés pour la prise de vue photographique permettent la mise à jour de la carte de Belgique au 1/25.000.

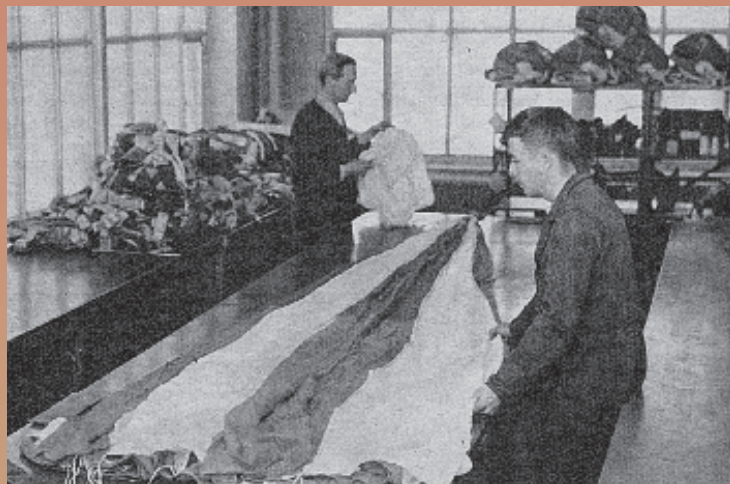
Le 15 Wing assure en même temps les liaisons internes en Afrique entre Kamina et Léopoldville et participe là-bas à l'entraînement des unités para-commandos. Un flight de trois avions et de deux équipages y sert à partir de janvier 56, d'abord à Kamina, puis en 1960 au Burundi.

En juillet 1959, le 15 Wing contribue à la réussite d'une mission d'importance. Il assure l'appui logistique d'une formation de chasseurs tout-temps dans son survol du Congo par des avions à réaction. Cette année le wing fête sa 500^{ème} liaison Afrique. Il ne s'en tiendra pas là, car bientôt les événements vont lui donner l'occasion de donner sa pleine mesure. Le Wing achemine d'abord vers le Congo matériel et troupes de sécurité. Faut-il rappeler comment, dans des conditions difficiles, aux sombres jours de juillet 1960, la 20^e escadrille tout entière rallia Kamina en un jour et demi. Laissons parler les chiffres : 3.075 heures de vol, 860 missions, 3.735 passagers militaires et civils et 460 tonnes de matériel transporté: c'est le bilan du mois de juillet 60.

C'est ainsi que le 1 septembre 1960, une déclaration officielle du ministère de la Défense nationale vient consacrer les mérites de l'unité. Le 30 novembre, c'est la jeunesse belge qui concrétise sa reconnaissance par l'octroi au 15^{ème} Wing d'un trophée spécial. A partir des derniers mois de 1960, les longs courriers participent à la mise en place d'un dispositif de sécurité au Rwanda-Burundi dont l'indépendance est proche.

Pendant ce temps, les missions normales et spéciales

in Afrika tussen Kamina en Leopoldstad en neemt er deel aan de oefeningen voor eenheden van paracommando's. Drie vliegtuigen en twee bemanningsploegen doen er dienst vanaf januari 1956, eerst in Kamina en sedert 1960 in Burundi. In juli 1959 draagt de 15de Wing bij tot het welslagen van een belangrijke opdracht. Hij verzekert de logistieke steun van een jagersformatie tijdens het overvliegen van Kongo met reactievliegtuigen. Hetzelfde jaar viert de Wing de 500^{ste} verbinding Afrika-België. Het zal daar niet bij blijven, want de gebeurtenissen zullen weldra de gelegenheid bieden de volle maat te geven. De wing brengt eerst materieel en veiligheidstroepen naar Kongo. Moet er aan herinnerd worden dat het ganse 20ste Smaldeel tijdens de sombere dagen van juli 1960, in moeilijke omstandigheden, de verbinding maakte met Kamina in anderhalve dag. Laten we de cijfers spreken: 3.075 vluchten, 860 opdrachten, 3.735 militaire en burgerlijke passagiers en 460 ton materieel werden vervoerd. Dat is het bilan van de maand juli 1960. Op 1 september 1960 werd de eenheid gehuldigd door een officiële verklaring van de minister van Landsverdediging. Op 30 november zal de Belgische jeugd zijn erkentelijkheid uiten door een speciale trofee aan de 15de Wing te schenken. Vanaf de laatste maanden van 1960 helpen de vliegtuigen voor lange afstand om een veiligheidsstelsel in Rwanda-Burundi in te richten.



Ondertussen gaan de normale en speciale opdrachten verder: reis van de koning en de koningin, vervoer van ministers, militaire leiders, militaire sportploegen, zwaar gekwetsten, cartografie en luchtfotografie. Er is afwisseling in de taken: transport ten voordele van de Belgische Associatie voor doofstommen, waarvan de atleten deelnemen aan de "stille olympische spelen" te Helsinki, reis van de Krijgsschool, luchtdopen voor het Nationaal Comité voor Luchtvaartpropaganda, katholieke en protestante militaire bedevaarten naar Lourdes en Cévennes.

In 1961 wordt er van de wing een nieuwe inspanning gevraagd. Er breken onlusten uit in Katanga en terwijl duizenden vluchtelingen een onderkomen zoeken in Rhodesië, neemt de wing deel aan hun evacuatie naar Angola, Rwanda of België.

De Sioux illustreren op een prachtige wijze hun kenspreuk, onder het dubbele teken van Transport en volharding. Bekwaamheid, moed, discipline, volharding en geest van samenwerking zijn allemaal kenmerken van de wing.

In 1962, terwijl de duizendste verbinding België-Afrika wordt gevierd, voert de eenheid de evacuatie van Rwanda-Burundi uit.

De vliegtuigen voor lange afstand brengen ook personeel van de Landmacht en de Luchtmacht naar de Verenigde Staten van Amerika, voor een opleiding, afgestemd op raketeenheden Hawk en Nike.

De 15de Wing onderscheidt zich ook tijdens de manoeuvres van de NAVO -zoals de recente «Southern Express» oefening in Griekenland - met de overbrenging van het personeel en het materieel van het 6de Linie door de wing. De 15de Wing volbracht hiervoor 64 opdrachten met C-119 en 20 met DC-6, waarvoor ze door de hoogst geplaatste geallieerde gezagdragers werd geluk gewenst.

De 15 Wing Vervoer en Verbindingen verdient door zijn regelmatig werk en door zijn verre opdrachten de sympathie en de bewondering van iedereen, wat eevoller is dan stijve,

continuent: voyage du Roi et la Reine, transport de ministres, de chefs militaires, d'équipes militaires sportives, de grands blessés, de mission de cartographie et de photo aérienne. Les tâches restent variées : transport au profit de l'association belge des sourds-muets pour ses athlètes qui participent aux «jeux olympiques silencieux» à Helsinki, voyage de l'École de Guerre, baptêmes de l'air, records pour le Comité National de Propagande Aéronautique, pèlerinages militaires catholiques et protestants vers Lourdes ou les Cévennes.

En 1961 on réclame du wing un nouvel effort. Des troubles éclatent au Katanga et, tandis que des milliers de réfugiés cherchent asile en Rhodesie, le wing participe à leur évacuation vers l'Angola, le Rwanda ou la Belgique.

Ainsi le Sioux, sous le double signe du Transport et de Ténacité, illustre-t-il magnifiquement cette devise. Compétence, courage, discipline, persévérance, esprit de coopération, autant de qualités qui le distinguent.

En 1962, tandis que la millième liaison Belgique-Afrique est fêtée, l'unité mène à terme l'évacuation du Rwanda-Burundi.

La page des longs courriers n'en est pas tournée pour autant. Au contraire! L'horizon s'élargit vers l'Amérique, où nos appareils emmènent le personnel de la Force Terrestre et de la Force Aérienne à l'entraînement des unités d'engins guidés Hawk et Nike.

En même temps le 15 Wing se distingue au cours des manœuvres de l'OTAN. Dernièrement, lors de l'exercice «Southern Express», n'a-t-il pas effectué le transport du personnel et du matériel du 6e de Ligne vers la Grèce? Soixante-quatre missions de C-119 et vingt missions de DC-6 qui lui valurent les félicitations des plus hautes autorités alliées.

Ainsi, mieux que par des manifestations cérémonieuses, bruyantes ou spectaculaires, le 15 Wing de Transport et de Communications mérite par son travail régulier et par ses missions lointaines la sympathie et la considération de tous. Ne craignons pas d'affirmer, sans paraître marseillais, mais tout simplement parce que c'est vrai: «Grâce au 15 Wing, le monde est à nos portes et Bagdad et Buenos-Aires sont devenus, en quelque sorte, les faubourgs de Bruxelles».

L' organisation

Ne trahissons pas les secrets du sacro-saint T.O. (tableau organique) et n'entrons pas dans les détails. Contentons nous d'essayer de nous y retrouver.

lawaaierige of spectaculaire plechtigheden. Wij aarzelen niet te zeggen wat de waarheid is: dank zij de 15 Wing ligt de wereld voor ons open en Bagdad en Buenos Aires zijn in zekere zin de voorsteden van Brussel.

De organisatie

Het ligt niet in onze bedoeling de geheimen van de Organisatie Tabel te verraden en wij treden ook niet in detail.

Wij kennen reeds het bestaan van het 20ste en 40ste Smaldeel, uitgerust met C-119 vliegtuigen. Hun opdrachten: tactische steun parachutage, logistieke steun, luchtfotografie, cartografie, evacuatie van gekwetsten, enz .

Het 21 Smaldeel met zijn twee flights, een voor lange afstandsvluchten en een voor verbindingen verraadt zelfs zijn activiteiten: transport van passagiers en vracht op lange afstand voor de eerste; en korte verplaatsingen, verbinding tussen Belgische vliegvelden, en training voor de tweede flight. Voegen wij er nog speciale opdrachten voor cartografie en luchtfotografie.

Een flight TCU (flight voor conversie naar transport) laat aan de wing toe zelf zijn bemanningsleden te vormen: piloten, navigators, boordmecaniciens en -radio's.

Wij hebben er ook een vlieggroep met daarin de weerdienst, navigatie, radio, voorkomen van ongevallen, inlichtingen, enz ... maar ook een sectie luchtvervoer, een sectie catering en een sectie passagiers & vracht.

Zoals iedere organisatie die zich respecteert is er een gezag dat de arbeid coördineert. Er is ook een dienst voor onderhoud. De leider verzekert de logistieke steun van de eenheid en is in dit domein de technische raadgever van de commandant. Verschillende diensten staan te zijner beschikking. De dienst onderhoud wordt onderverdeeld in verschillende secties: uitrusting, bewapening en onderhoud, op zijn beurt onderverdeeld in herstellingen en veranderingen aan vliegtuigen en andere onderafdelingen als de schrijnwerkerij, smidse, plaatslagerei, mechanica, valscheren en reddingsmaterieel, schildersatelier en gronduitrusting. Tenslotte de afdeling voertuigen (MT) met onderafdeling voor brandstof en de afdeling telecommunicatie, die zelf nog verdeeld is in een onderafdeling lucht en een onderafdeling grond.

Voegen wij hier nog een Smaldeel Diensten aan toe, dat onder controle staat van een hogere officier-adjunct en die de eenheden voor de verdediging van vliegvelden te werk stelt. Hierbij vindt men afdelingen voor luchtinstallaties, keuken, lichamelijke opvoeding, en een dienst voor sociale en culturele informatie. Boven dat alles staat de Staf, waarin de aalmoezeniersdienst, het rekenbureel, het ABC-bureel, medische en tandheelkundige afdelingen te vinden zijn.

Zo hebt u een idee van de omvangrijkheid van de 15de Wing Vervoer en Verbindingen, die momenteel onder bevel staat van luitenant-kolonel vlieger Gobin.

Nous connaissons déjà l'existence des 20 et 40 Escadrilles équipées de C-119. Leurs missions: appui tactique, parachutages, soutien logistique, photographie aérienne, cartographie, évacuation de blessés, etc... Nous en retrouvons trace dans l'historique que nous venons d'esquisser.

A la 21 Escadrille, l'appellation de flights long courrier et de communications signale d'elle-même leurs activités, transport de fret et de passagers à longue distance pour le premier; courts déplacements, liaisons entre aérodromes belges, entraînement du personnel pour le second. Ajoutons-y également des missions particulières de cartographie et de photographie aérienne.

Un flight TCU (prononcez Ti Ci Ou et lisez flight de conversion au transport), permet au wing de former lui-même ses équipages: pilotes, navigateurs, radios et mécaniciens de bord.

Nous y avons aussi le groupe de vol. Au sein de celui-ci, nous rencontrons les mêmes bureaux et les mêmes sections que partout ailleurs: météo, navigation, radio, prévention accidents, renseignements, etc...

en plus une section trafic aérien, une section catering, une section passagers & fret.

Comme dans tout groupe qui se respecte, un commandement coordonne le travail. Comme ailleurs

encore, nous rencontrons le groupe de maintenance. Son chef assure l'appui logistique de l'unité et est dans ce domaine, le conseiller technique du commandant. Il a à sa disposition plusieurs services: la section équipement, la section armement, la section maintenance qui se subdivise en section réparations et modifications avions et en sous-sections ateliers (menuiserie, forge, tôlerie, mécanique, parachutes et matériel de survie, peinture et groupe statique (s'occupant du matériel de servitude et de l'équipement au sol). Enfin, la section véhicules (MT) avec sa sous-section carburants et la section télécommunication, partagée elle-même en sous-section air et sous-section sol.

Ajoutons encore une Escadrille des Services contrôlée par l'officier supérieur adjoint et actionnant les unités de défense de l'aérodrome, la section des installations aériennes, les ménages, le service d'éducation physique et le service d'information sociale et culturelle.

Coiffons le tout d'un état-major comprenant l'aumônerie, le bureau de comptabilité, le bureau ABC, les sections médicale et dentaire et nous aurons une idée du formidable complexe que constitue le 15 Wing de Transport et de Communications placé actuellement sous le commandement du lieutenant colonel aviateur BEM Gobin.



“The Atlas story” (10)

Door Mike Arren en Axel Vermeesch

Par Mike Arren et Axel Vermeesch

Standard Operating Clearance (SOC)

Sedert eind 2011 is een groep van militaire en burgerlijke specialisten begonnen met het toekennen van de opeenvolgende “Standard Operating Clearances” (SOC), deze moeten uiteindelijk leiden tot de militaire certificatie van de A400M.

ISOC of IOC

De eerste vier geleverde A400M's (drie Franse en een Turkse) zullen de burgerlijke certificatie hebben en de militaire “Initial Standard Operating Clearance” (ISOC), nu kortweg “Initial Operating Clearance” (IOC). Dit laat toe vracht en passagiers te vervoeren en medische evacuatie.

SOC 1 (vanaf juni 2013)

De volgende elf toestellen (zes Franse, drie Britse, een Turks en een Duits) zullen SOC 1 hebben. Zij beschikken over een eerste versie van het “Flight Management System” (FMS) en de initiële versie van het zelfbeschermingssysteem. Zij zullen tactische vluchten en parachutages (tot 16 ton in een keer) kunnen uitvoeren.

SOC 1.5 (vanaf juni 2014)

De volgende 21 A400M's SOC 1.5 zullen in vlucht kunnen bijtanken en beschikken over een verbeterde versie van het FMS en een volledig zelfbeschermingssysteem.

SOC 2 en SOC 2.5 (vanaf augustus 2015)

Deze toestellen zullen in vlucht kunnen bijtanken en als tanker andere vliegtuigen kunnen bevoorraden. Zij kunnen uitgerust worden met twee “refuelling systems” (vereist door Frankrijk). Minstens 33 toestellen zullen in die versie geleverd worden.

SOC 3 (vanaf juni 2018)

Vanaf de zomer 2018 worden de vliegtuigen geleverd op SOC 3, met een automatisch navigatiesysteem voor vluchten op zeer lage hoogte (vereist door Duitsland).

De testpiloten van het befaamde Franse CEAM (Centre d'Études et d'Armements de Mulhouse) zijn bezig met het valideren van de verschillende Standard Operating Clearances. CEAM zal de vliegtuigen testen tot in 2018, dan zal SOC 3 – ofwel de volledige operationele capaciteiten van de Atlas – online komen.

Augustus

– Op 1 augustus werd MSN7, de eerste productie-Atlas, afgeleverd aan het Armée de l'Air. Dit vliegtuig zal aanvankelijk worden gebruikt voor de opleiding van de Franse Atlas-bemanningen alvorens te worden toegewezen aan de operationele transportvloot.

Standard Operating Clearance (SOC)

Depuis la fin de 2011 un groupe de militaires et de spécialistes civils a commencé à l'élaboration successive des «Standard Operating Clearances» (SOC), ceux-ci devraient finalement aboutir à la certification militaire de l'A400M.

ISOC ou IOC

Les quatre premiers A400M livrés (trois français et un turc) auront la certification civile et la certification militaire

«Initial Standard Operating Clearance» (ISOC), ou «Initial Operating Clearance» (IOC). Cela permet un transport de fret, de passagers et des évacuations sanitaires.

SOC 1 (à partir de juin 2013)

Les onze appareils suivants (six français, trois britanniques, un turc et un allemand) seront SOC 1. Ils ont la première version du « Flight Management System»(FMS) et la version initiale du système d'autoprotection. Ils pourront effectuer des vols tactiques et des parachutages (jusqu'à 16 tonnes à la fois).

SOC 1.5 (à partir de juin 2014)

Les 21 A400M SOC1.5 suivant pourront se ravitailler en vol et auront une version améliorée du FMS et un système d'autoprotection complet.

SOC 2 et SOC 2.5 (à partir d'août 2015)

Ces appareils pourront être ravitaillés et ravitailler d'autres aéronefs en vol. Ils pourront être équipés de deux systèmes de ravitaillement en vol (un besoin de la France). Au moins 33 avions seront livrés dans cette version.

SOC 3 (à partir de juin 2018)

A partir de l'été 2018 les avions seront livrés en SOC 3, avec un système de navigation automatique pour les vols à très basse altitude (un besoin allemand).

Les pilotes d'essais du célèbre CEAM français (Centre d'Études et d'Armements de Mulhouse) valident les divers

- Op 2 augustus maakte Spanje bekend dat het 13 van de 27 bestelde toestellen te koop aanbiedt. Dit kan wel eens een schaduw werpen over het A400M-programma.
- Op 8 augustus raakte bekend dat leveringen van de A400M voor l' Armée de l'Air voor de komende zes jaar zullen worden vertraagd als de nieuwe wet inzake militaire planningen wordt aanvaard. Dit zou betekenen dat in de periode 2014 – 2019 slechts 15 Atlas-toestellen zouden geleverd worden, waaronder slechts twee in plaats van de voorziene drie dit jaar. Deze vertraging zou worden gecompenseerd door de modernisering van de 14 C-130's van de Armée de l'Air.
- De eerste productie-Atlas MSN9 van een reeks van 10 voor de "Türk Hava Kuvvetleri" (THK), maakte op 9 augustus zijn eerste vlucht in Sevilla; de vlucht duurde vijf uur. In september werd de MSN9 overgedragen aan het Airbus Military "delivery center". De THK zal zijn laatste Atlas in 2018 ontvangen. Het A400M-programma zal Turkije 1,5 miljard dollar kosten. De eerste Turkse Atlas, die in november 2013 geleverd werd, zal worden ingezet vanaf een vliegbasis in Kayseri in Centraal-Turkije.
- Op 26 augustus publiceerde Aviation Week een artikel "Ramifications of EADS's name change". Daarin werd gesteld dat de eerdere schattingen van kostprijs van het A400M-programma serieus overschreden werden en dat de vertragingen veroorzaakt werden door politiek Europa, dat van de A400M een 100% Europees product wilde maken. Ondanks de hoop dat de A400M nog op de exportmarkt verkocht kan worden, vreest men dat het programma het "break-even-point" misschien niet kan halen. Airbus Group (zoals EADS nu heet) geeft toe dat militaire programma's lijden onder de steeds veranderende en afslankende defensiebudgetten.
- Luitenant-kolonel Ir T. Flamant, de Belgische testpiloot in het programma, die sedert september 2010 in Toulouse werkzaam was, is terug in België; hij werd niet vervangen.

September

- Op 4 september volbracht de A400M met succes de laatste tests voor operaties vanaf onverharde strips. Met de Grizzly 2 werden 25 landingen uitgevoerd op een gravelstrip van de test site van Ablitas bij Zaragoza. De tests bewezen dat, ondanks de ruwe omstandigheden,

«Standard Operating Clearances». Le CEAM testera l'avion jusqu'en 2018, il sera alors SOC 3 – soit la pleine capacité opérationnelle de l'Atlas.

Août

- Le 1 août, MSN7, le premier Atlas de production, est livré à l'Armée de l'Air. Ce avion sera initialement utilisé pour la formation des équipages des Atlas français avant d'être affecté à la flotte de transport opérationnelle.
- Op, 2 août l'Espagne fait connaître que 13 des 27 avions commandés sont proposés à la vente. Cela peut bien sûr jeter une ombre sur le programme A400M.
- Le 8 août ont appris que les livraisons des A400M pour l'Armée de l'air sera retardée pour les six prochaines années si la nouvelle loi de programmation militaire est acceptée. Cela signifie que dans la période de 2014 - 2019 seulement 15 Atlas seraient livrés dont seulement deux au lieu des trois prévus durant cette année. Ce retard serait compensé par la modernisation de 14 C-130 de l'Armée de l'Air.
- La premier Atlas MSN9 de production d'une série de 10 pour la "Türk Hava Kuvvetleri" (THK) a effectué le 9 août son premier vol à Séville, le vol a duré cinq heures. En septembre, le MSN9 est transféré au Centre de livraison de Airbus Military. La THK recevra son dernier Atlas en 2018. Le programme A400M coûtera à la Turquie 1,5 milliards de dollar. Le premier Atlas turque, qui sera livré en novembre 2013, sera mis en œuvre depuis la base aérienne de Kayseri en Turquie centrale.
- Le 26 août, Aviation Week a publié un article «Ramifications of EADS's name change». Il a été établi que les estimations du coût du programme de l' A400M ont été sérieusement dépassés et que les retards étaient causés par la politique européenne qui voulaient un produit européen à 100 %. Malgré les espoirs que l'A400M pourrait être vendu sur le marché d'exportation, il est à craindre que le "break-even-point" ne puisse être atteint. Le Groupe Airbus (comme EADS est appelé maintenant) admet que les programmes militaires subissent les modifications et les diminutions constantes des budgets de défense.
- Le lieutenant-colonel Ir T. Flamant, le pilote d'essai belge à Toulouse depuis septembre 2010, est de retour en Belgique; il n'a pas été remplacé.

Septembre

- Le 4 septembre, l'A400M a accompli avec succès les derniers tests opérationnels sur des pistes non préparées. Avec le Grizzly 2, 25 atterrissages ont été effectués sur une bande en gravier sur le site de test d' Ablitas à Saragosse. Les essais ont montrés que, malgré des conditions difficiles, les avaries au fuselage causées par des pierres étaient minimes et correspondaient aux attentes. Ainsi la bande de gravier est restée, après des opérations répétées, encore utilisable. Lors des essais il s'est déplacé au sol, des décollages ont été avortés et les hélices utilisées

de schade aan de vliegtuigromp veroorzaakt door stenen minimaal was en binnen de verwachtingen viel. Ook de gravelstrip bleef achteraf, na herhaalde operaties, nog steeds bruikbaar. Tijdens de tests werden taxiën op de grond, afgebroken take-offs en gebruik van propellers in reverse vermogen tegen snelheden van 70 kts (130 km/u) uitgevoerd, zonder vervuiling van cockpit of motoren te veroorzaken. Gedurende deze tests werden tevens gebruik gemaakt van een deflector voor het neuswiel.

Na deze tests is wel duidelijk dat de A400M geschikt is voor inzet vanaf onverhard terrein tijdens militaire en humanitaire zendingen, dit in aanvulling op zijn strategische capaciteiten.

– Om de eerste Atlas-levering te vieren, werden op 20 september plechtigheden georganiseerd in Sevilla en in Orleans. Hierbij werd MSN7 formeel aanvaard door Frans Minister van Defensie Jean-Yves Le Drian en door de stafchef van l'Armée de l'Air generaal Denis Mercier.

– Op 30 september ondertekenden de stafchefs van de Luftwaffe en l'Armée de l'Air, een overeenkomst voor de bilaterale opleiding van bemanningen en technici voor hun Atlassen. De tactische vliegtrainingen zullen vanop Orleans worden georganiseerd, terwijl opleidingen voor technici op de vliegbasis Wunstorf in Duitsland zullen worden gegeven. Eerder al hebben Groot-Brittannië en Frankrijk een soortgelijk akkoord afgesloten. De technici van beide landen zullen tegen de zomer van 2015 aan hun opleiding beginnen. De Franse bemanningen zullen hun training in 2014 starten, terwijl hun Duitse collega's er in 2018 aan beginnen.

Oktober

– Airbus Military verklaarde op 7 oktober dat er nog steeds een potentiële markt bestaat voor de Atlas. Het gelooft nog steeds dat het de komende 30 jaar 50% van de markt kan inpalm. Geschat wordt dat er zo'n 300 à 400 exemplaren wereldwijd kunnen worden verkocht. Dit is mogelijk omdat productie van de C-17 Globemaster III in 2015 wordt gestopt en het C-130XL programma blijkbaar een stille dood is gestorven.

– Op 15 oktober begon Airbus Military "Services Logistics Hub" zijn activiteiten in Sevilla, waarbij gebruikers van de Atlas, reserve onderdelen kunnen ontvangen voor hun toestellen en dit binnen vijf dagen na bestelling. Deze Hub werd opgestart als

"en reverse" à la vitesse de 70 nœuds (130 km/h) sans dommages au cockpit ou aux moteurs. Au cours de ces essais un déflecteur pour la roue de nez a été utilisé.

Il est clair qu'après ces essais, l'A400M est apte à opérer à partir de terrains non préparés pour des opérations militaires et humanitaires, ceci en plus de ses capacités stratégiques.

- Pour célébrer la livraison le 20 septembre du premier Atlas, des cérémonies ont été organisées à Séville et à Orléans. Les MSN7 a été officiellement accepté par le ministre français de la défense Jean-Yves Le Drian et par le chef d'état-major de l'Armée de l'Air le général Denis Mercier.

- Le 30 septembre les chefs d'état-major de la Luftwaffe et de l'Armée de l'Air, ont signé un accord bilatéral pour la formation des équipages et techniciens de leurs Atlas. La formation au vol tactique se déroulera à Orléans, tandis que la formation des techniciens sera donnée sur la base aérienne de Wunstorf en Allemagne. La Grande-Bretagne et la France ont déjà un accord similaire. Les techniciens des deux pays vont commencer leur formation durant l'été 2015. Les équipages français vont débiter leur formation en 2014, tandis que leurs collègues allemands commenceront en 2018.

Octobre

- Airbus Military a déclaré, le 7 octobre, qu'il a toujours un marché potentiel qui existe pour l'Atlas. Il croit pouvoir

middelpunt van het FISS-model (Full In-Service Support) dat door Airbus Military aan zijn klanten wordt aangeboden. De Hub stelt 100 personen te werk en beheert zo'n 22.500 verschillende onderdelen.

– Sedert de eerste vlucht van de A400M op 11 december 2009 heeft de vloot van vijf Grizzlys 2000 vluchten uitgevoerd en 5.665 vlieguren gemaakt.

November

– Op 4 november wordt Grizzly 1, het eerste prototype van de A400M, bijna vier jaar na zijn eerste vlucht buiten dienst gesteld. Grizzly 1 zal worden tentoongesteld om toekomstige luchtvaartgeneraties te inspireren. Grizzly 1 heeft 1.448 uur gevlogen gedurende 475 vluchten.

Tegelijkertijd werd Grizzly 3 in vliegklare toestand voor lange termijn gestockeerd. Normaal gezien zal Grizzly 3 ook niet meer vliegen, tenzij er nog behoefte aan zou zijn gedurende het testprogramma.

– Op 6 november aanvaardde Frankrijk officieel zijn tweede Atlas. MSN008 werd op 11 november geleverd aan l'Armée de l'Air (Escadron de Transport ET 1/61 Orléans).

– Van 17 tot 21 november nam de A400M deel aan de Dubai Airshow. MSN006 nam zowel deel aan de static show als aan de airshow.

– In opdracht van easyJet, de Noorse sensorbouwer Nicarnica Aviation en Airbus, werd op 13 november voor het eerst in de geschiedenis een kunstmatige vulkanische aswolk geproduceerd. Een A400M ging in IJsland een paar ton as ophalen van de uitbarsting van de Eyjafjallajökull in 2010 en vloog ermee tot boven de Golf van Biscaje. Daar werd de as uitgestort op een hoogte van 3.000 meter en vormde een wolk van 300 meter dik met een diameter van 3 km. Een Airbus A340-300 en een A400M, uitgerust met het Noorse AVOID-systeem (Airborne Volcanic Object Identifier & Detector), volgden op veilige afstand en detecteerden de aswolk van op 60 km afstand. Een derde vliegtuig vloog door de aswolk en mat de dichtheid van de asnevel; deze meting kwam overeen met de dichtheid gedetecteerd op afstand door het AVOID-systeem in de A340 en A400M.

acquérir dans les prochain 30 ans 50 % du marché. On estime qu'il y a entre 300 et 400 exemplaires qui pourraient être vendus. Ceci est possible car la production du C-17 Globemaster III sera arrêtée en 2015 et que le programme C-130XL s'est éteint d'une mort paisible.

- Le 15 octobre, Airbus Military «Service Logistics Hub» a commencé ses activités à Séville, où les utilisateurs de l'Atlas peuvent recevoir des pièces de rechange pour leurs appareils et ce dans les cinq jours après la commande. Ce Hub a été démarré comme le Centre de FISS modèle (Full In-Service Support) qu'Airbus Military offre à ses clients. Le Hub emploie 100 personnes et gère 22.500 pièces différentes .

- Depuis le premier vol de l'A400M le 11 décembre 2009, la flotte des cinq Grizzly a effectué 2.000 missions et 5.665 heures de vol.

Novembre

- Le 4 novembre, le Grizzly 1, le premier prototype de l'A400M, a été mis hors service près de quatre ans après son premier vol. Le Grizzly 1 sera exposé pour inspirer les générations futures. Grizzly 1 a 1 448 heures de vol pour 475 vols. Dans le même temps, le Grizzly 3, en bon état de fonctionnement, est stocké à long terme. Normalement le Grizzly 3 ne devrait plus voler, à moins qu'un besoin pour le programme de test se présente.

- Le 6 novembre, France a officiellement accepté son deuxième Atlas. Le MSN008 a été livré le 11 novembre à l'Armée de l'air (Escadron de

transport ET 1/61 Orléans).

- Du 17 au 21 novembre le A400M a pris part au salon aéronautique de Dubaï. Le MSN006 participera aussi bien l'exposition statique qu'à l'air show lui-même.

- Commandé par easyJet, le fabricant de capteur norvégien Nicarnica Aviation et Airbus, ont créé le 13 novembre, pour la première fois dans l'histoire, un nuage de cendres volcaniques artificiel. Un A400M a été prendre en Islande quelques tonnes de cendres produites par l'éruption du volcan Eyjafjallajökull en 2010 et s'est envolé au dessus du Golfe de Gascogne. Les cendres ont été larguées à 3.000 mètres d'altitude en formant un nuage de 300 pieds d'épaisseur d'un diamètre de 3 km. Un Airbus A340-300 et un A400M, équipés du système norvégien AVOID (Airborne Volcanic Object Identifier & Detector) ont suivi à une distance de sécurité et détecté le nuage de cendres à une distance de 60 Km. Un troisième avion a volé au travers du nuage de cendres et mesuré la densité du voile de cendre. Cette mesure correspondait à celle mesurée à distance par le système AVOID l'A340 et l'A400M.

De nieuwe aanwinst van het Dakota Documentatiecentrum: groot schaalmodel C-119

Door Frank De Ridder en Axel Vermeesch

Op maandag 19 november 2012 schonken Frank De Ridder en zijn petekind Hansi De Ridder onze vereniging een schaalmodel C-119 met spanwijdte van vier meter en in de kleuren van de het 40 Smaldeel van de 15 Wing. Frank is lid van de modelclub "De Condors" en heeft deze C-119 verschillende keren radio-geleid de lucht ingestuurd. Dit prachtige schaalmodel hangt op een ereplaats in het ontmoetingslokaal van ons Dakota Centrum.



Jos Clissen, die wapenmaker was op de basis van Kleine-Brogel, was een enthousiaste bestuurder op afstand van modelvliegtuigjes. Hij speelde al geruime tijd met de idee om een groot schaalmodel van de C-119 Flying Boxcar te bouwen en tegeleid te laten vliegen. Het bouwen van modelvliegtuigen kwam voor Jos pas op de tweede plaats; op de eerste plaats ging zijn interesse naar het tegeleid besturen ervan.

De zoektocht naar een goed bouwplan leidde hem naar Italië, waar hij in november 1990 eindelijk een plan kon bekomen. Het werd een ambitieuze onderneming!

Het bouwen van het model viel niet mee en zijn enthousiasme bekoelde. Staf Van de Ven, een van zijn goede vrienden, was een ervaren modelbouwer en bekend als een perfectionist. Staf was bereid de bouw van het model verder te zetten op voorwaarde dat Jos voor de aankoop van alle materialen zou zorgen. Jos was snel akkoord en zorgde voor de twee motoren, het balsa-hout, schuimplaten en alles wat Staf nodig had.

Het werd een project van lange duur. Staf en Jos brachten verschillende bezoeken aan de luchtvaartsectie van het Koninklijk Legermuseum te Brussel. Zij maakten er foto's en video-opnames van de tentoongestelde C-119. Hun

Le Centre de Documentation Dakota a' enrichit: un C-119 modèle réduit ... de grand format

Par Frank De Ridder en Axel Vermeesch

Ce lundi 19 novembre 2012, Frank De Ridder et son filleul Hansi De Ridder ont offert à notre association un modèle réduit d'un C-119 aux couleurs de la 40 Escadrille du 15 Wing et dont l'empennage mesure quatre mètres. Frank est membre du club aéromodéliste "Les Condors" et a de nombreuses fois télécommandé ce C-119 dans les airs. Ce magnifique modèle réduit a trouvé une place d'honneur dans le local de rencontre de notre Centre Dakota.

Jos Clissen, qui était armurier à la base de Kleine-Brogel, était aussi un pilote passionné de modèles réduits d'avions. Il avait dans l'idée, depuis un certain temps, de construire un modèle réduit à grande échelle d'un C-119 Flying Boxcar et de l'utiliser en vol télécommandé. La construction de tels engins n'était pas la priorité pour Jos, il était plus intéressé par le pilotage en lui-même.

La recherche d'un plan de construction l'a emmené jusqu'en Italie, où il mit la main sur un plan en novembre 1990. Cela ressemblait fort à une entreprise ambitieuse!

La phase de fabrication dépassa les attentes et son enthousiasme se refroidit. Staf Van

de Ven, un de ses grands amis, était un constructeur de modèles réduits expérimenté et connu comme un perfectionniste. Staf était prêt à poursuivre la fabrication du modèle si Jos s'occupait de l'achat des matériaux. Jos a été de suite d'accord et s'occupa de chercher les deux moteurs, le bois balsa et tout ce dont Staf avait besoin.

C'était un projet de longue durée. Staf et Jos ont à plusieurs fois visité la section air et espace du Musée Royale de l'Armée à Bruxelles. Ils ont fait des photos et vidéos du C-119 qui y est exposé. Leur appareil devait s'approcher



toestel moest de werkelijkheid zo dicht mogelijk benaderen. Het moest een blikvanger worden op de meetings waar Jos zou aan deelnemen!

Toen het vliegtuig na drie jaar eindelijk vliegklaar was, zag Jos het niet meer zitten. Hij vond het toestel te ingewikkeld, te duur en te risicovol om er veel mee te vliegen. Jos Clissen kende Frank de Ridder van de modelclub "De Condors" al vele jaren en die had veel ervaring met het bouwen en besturen van telegeleide modelvliegtuigjes. Toen Jos hem op een dag belde om zijn C-119 in te vliegen ging hij ter plaatse kijken. Bij het zien van het grote modelvliegtuig twijfelde Frank en vertelde Jos dat het meer risico's inhoudt om een toestel te vliegen die door iemand anders gebouwd is dan een zelfgebouwd toestel.

Maar Frank, die de bouwer Staf van de Ven ook goed kende, wist dat Staf een zeer minutieus modelbouwer was. Toestellen door hem gebouwd waren betrouwbaar en de bezitter ervan konden op twee oren slapen. Terwijl Jos verbaasd toekeek controleerde Frank zeer nauwkeurig of alles goed werkte. Ze zouden het enkele dagen later wagen om het grote C-119 schaalmodel de lucht in te sturen.



op 1 augustus 1995 waren heel wat nieuwsgierige modelvliegers aanwezig op Pampa-range te Helchteren om het spektakel te aanschouwen. Vooraf voerde Frank de afstandscontrole uit met ingeschoven zenderantenne om er zeker van te zijn dat de radio onder alle omstandigheden zou werken. Daarna werden de twee Zenoah I motoren van 38 cc die samen 1,8 PK leveren gestart. Nadat nog een controle op afstand van de radio-zender met draaiende motoren goed bevonden werd, was alles en iedereen klaar voor de eerste vlucht van de CP-46 Flying Boxcar. Als het toestel op de piste werd gezet stonden Staf en Jos als aan de grond genageld. Toen Frank vol gas open

RC.model
 Vakblad voor radiobestuurde modelbouw/sport

3/96 **Nieuw**
 2e jaargang Maart 1996 - HFL 8,75 - BFR 175,-

Een groot schaalmodel van de Fairchild C-119

Ford F 150 vierwiel-aangedreven

Enterprise een eigen ontwerp

Antieke modelmotoren

- ✦ Het nieuws van Nurnberg, heet van de naald
- ✦ Jet-meting te Helchteren
- ✦ Miniatuur Koninklijke Luchtmacht van start
- ✦ Radiobestuurde stoommodellen
- ✦ Kortingsbon voor automuseum

4 394062 408758

le plus de la réalité. Il devait être la vedette des meetings auxquels Jos allait participer. Quand l'avion, trois ans plus tard, était enfin prêt, Jos ne l'était plus. Il trouvait l'engin trop compliqué, trop cher et trop risqué à faire voler. Jos Clissen connaissait Frank de Ridder du club d'aéromodélisme "Les Condors" depuis de nombreuses années, celui-ci avait une bonne expérience de la fabrication et du pilotage d'avions réduits télécommandés. Lorsque Jos entreprit de faire voler le C-119, il l'appela. Quand Frank vit le modèle réduit ... géant, il hésita et précisa à Jos qu'il y avait plus de risques à faire voler un avion qu'on n'avait pas construit qu'un avion que l'on a construit soi-même. Cependant Frank, qui connaissait bien Staf Van de Ven, savait qu'il était un constructeur de modèle réduit très minutieux. Les appareils construits par lui

étaient fiables et leurs propriétaires pouvaient dormir sur leurs deux oreilles. Pendant que Jos devenait spectateur ébahi, Frank contrôlait le travail minutieusement. Quelques jours plus tard ils allaient envoyer en l'air ce modèle réduit de C-119.

Le 1 août 1995, il y avait beaucoup de modélistes curieux qui s'étaient rendus à Pampa-range à Helchteren pour apprécier le spectacle. Avant cela, Frank avait testé la distance de contrôle de l'antenne pour être bien sûr qu'elle fonctionnerait en toutes circonstances. Ensuite les deux moteurs Zenoah I de 38 cc qui développent ensemble 1,38 CV ont été mis en route. Après un dernier contrôle de distance du radio-émetteur moteurs tournants, tout était prêt pour le premier vol du CP-46 Flying Boxcar. Lorsque l'appareil fut placé sur la piste, Staf et Jos étaient comme cloués dans le sol. Dès que Frank mit plein gaz, le C-119 commença à rouler et s'arracha du sol. Tout le monde applaudit! Le nouvel appareil vola magnifiquement durant quinze minutes et répondit à toutes les commandes. Après plusieurs tentatives d'approche de la piste, Frank posa enfin l'avion et ce fut à nouveau des applaudissements de la part des spectateurs. Le trio Frank, Staf et Jos étaient enthousiastes: le Flying Boxcar était "maniabale"!

Ce splendide avion a volé avec succès les années suivantes notamment à l'annuel Pampa-range Airshow et même deux fois à un show aérien militaire. Frank était tellement "possédé" par cet avion qu'il a essayé de convaincre Jos de le lui vendre! Il accompagna de nombreuses fois aux différents airshows. Il n'était pas facile de disposer d'un véhicule pour transporter cet avion. Frank craignait aussi



zette begon de C-119 te rollen en kwam los van de grond. Iedereen applaudisseerde! Het nieuwe vliegtuig vloog grandioos gedurende vijftien minuten en beantwoordde aan alle commando's. Na enkele aanvliegpogingen op de piste liet Frank tenslotte het toestel landen en weer was er applaus van de toeschouwers. Het trio Frank, Staf en Jos waren tevreden: de Flying Boxcar was "handelbaar"!

Dit prachtig vliegtuig werd de jaren daarna nog succesvol voorgevlogen op de jaarlijkse Pamparange Vliegshow en zelf tweemaal op een militair vliegfeest. Frank was zo bezeten van dit unieke modelvliegtuig dat hij Jos er van overtuigde om het aan hem te verkopen. Frank trok ermee nog naar verschillende vliegshows en -feesten. Het was niet altijd gemakkelijk om telkens over een grote bestelwagen te beschikken voor het vervoer van het vliegtuig. Frank was ook bevreemd om het prachtige vliegtuig te "crashen". Uit respect voor de intussen overleden bouwer Staf van de Ven (hij overleed in 1999) besliste Frank zijn C-119 uiteen te nemen en te stockeren.

In 2012 bood hij het vliegtuig aan bij het Stampe-Vertongen Museum in Deurne. De Directeur, Dany Cabooter, stelde Frank voor het te schenken aan het Dakota Historisch Centrum van de 15 Wing; daar zou deze maquette beter op haar plaats zijn.

Zo kwam Frank met zijn petekind Hansi de Ridder op 19 november 2012 met zijn C-119 Flying Boxcar naar Melsbroek. De voorzitter R. Hoeben en de vrijwilligers van het Dakota Centrum waren in de wolken met dit geschenk. Voorzitter R. Hoeben, directeur J. Ackermans en hoofdredacteur A. Vermeesch hadden nog op C-119 gevlogen in de periode 1968 – 1973!

Ook Frank was tevreden dat "zijn Flying Boxcar" nu een veilige en mooie laatste rustplaats gevonden heeft in het Dakota Historisch Centrum van de 15 Wing in de kazerne Groenveld te Melsbroek.

Gegevens schaalmodel C-119 schaalmodel

Spanwijdte: 4,15 m
 Lengte romp: 2,90
 Gewicht vliegklaar: 28 kg
 Motoren: tweetakt 2x 38 cc Zenoah I
 Tank inhoud: 2x 500 cc
 Geschatte kostprijs: 1.900 euro ongeveer 77.000 BF)
 Aantal gemaakte vluchten: 65

de le crasher. Par respect pour le constructeur Staf Van de Ven, qui entre temps était décédé (en 1999), Frank décida de démonter et de stocker le C-119.

En 2012, il offrit l'avion au musée Stampe-Vertongen à Deurne. Le directeur, Dany Cabooter, proposa à Frank de le donner au Centre de Documentation Dakota du 15 Wing, où la maquette serait plus à sa place.

C'est ainsi que Frank et son filleul Hansi de Ridder arrivèrent à Melsbroek le 19 novembre 2012 avec le C-119 Flying Boxcar.

Le président R. Hoeben et les volontaires du Centre Dakota étaient ravis de ce cadeau. En effet, le président R. Hoeben, le directeur J. Ackermans et le rédacteur en chef A. Vermeesch avaient encore volé en C-119 durant la période 1968-1973!

Frank était également enchanté que "son Flying Boxcar" avait enfin trouvé une splendide place en sécurité dans le Centre Historique Dakota du 15 Wing à la caserne Groenveld à Melsbroek.



Données du modèle à l'échelle C-119

Envergure: 4,15 m
 Longueur fuselage: 2,90
 Poids prêt pour le vol: 28 kg
 Moteurs: 2x38 cc Zenoah I
 Contenance du réservoir: 2x500 cc
 Estimation du prix: 1.900 euros environ 77.000 BF
 Total de vols effectués: 65

15 Wing 2013

Belgische gijzelaar uit Syrië terug in België

Op zondag 8 september bracht een Falcon-20 (boordcommandant D. Barbaix) de Belgische leraar P. Piccinin terug uit Rome. Hij was vijf maanden geleden samen met een Italiaanse journalist gegijzeld in Syrië en na een verschrikkelijke odyssee bevrijd en naar Rome overgebracht door een Italiaans regeringsvliegtuig. De leraar ging regelmatig naar Syrië, niettegenstaande Buitenlandse Zaken hem dat afraadde.

15 Wing Luchttransport 65 jaar!

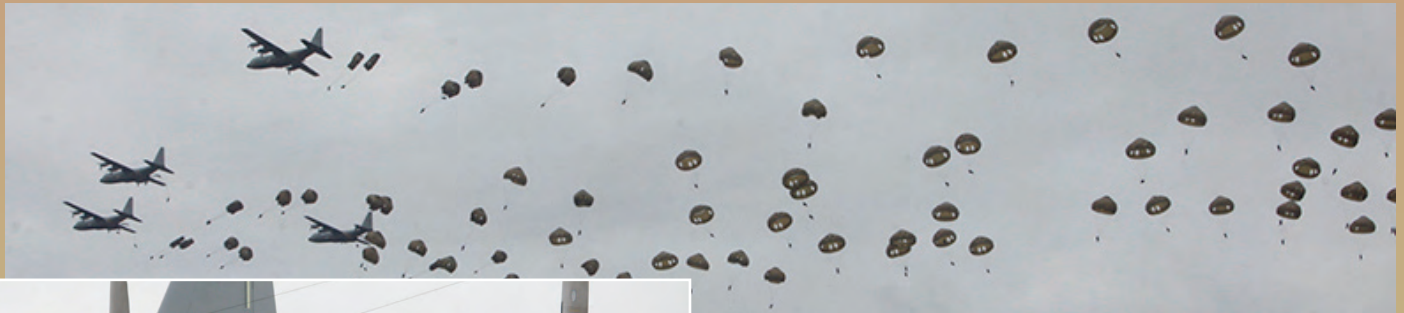
Van vrijdag 20 tot zondag 22 september vierde de 15

L'otage belge en Syrie de retour en Belgique

Dimanche 8 septembre, un Falcon-20 (commandant de bord D. Barbaix) a ramené de Rome le professeur belge P. Piccinin. Il avait été pris en otage en Syrie il y a cinq mois avec un journaliste syrien et libéré après une effroyable odyssee, puis ramené à Rome par un avion gouvernemental italien. Le professeur allait régulièrement en Syrie alors que le Ministère des Affaires Étrangères le lui avait déconseillé.

Le 15 Wing Transport Aérien 65 ans!

Du vendredi 20 au dimanche 22 septembre le 15 Wing



Wing zijn 65-jarig bestaan samen met 40 jaren dienst door de C-130's en de Falcon DA-20's. Er werd een groots programma samengesteld.

Vrijdag 20 september werd in de voormiddag een massadrop van 240 parachutisten uitgevoerd op de DZ Burdinne. Vier C-130's van het 20 Smaldeel vlogen en dropten in "close formation". Zij werden gevolgd door een Nederlandse en een Deense Hercules. Het ganse gebeuren werd geleid door commandant Joël Herman en van op de grond bewonderd door enkele kijklustigen en een klas kleuters.

In de namiddag was er de "air crew challenge voor de buitenlandse en eigen bemanningen o.l.v. van kapitein Joke Marcoen; gevolgd door een fantastische "crew party" die duurde tot in de vroege uurtjes.

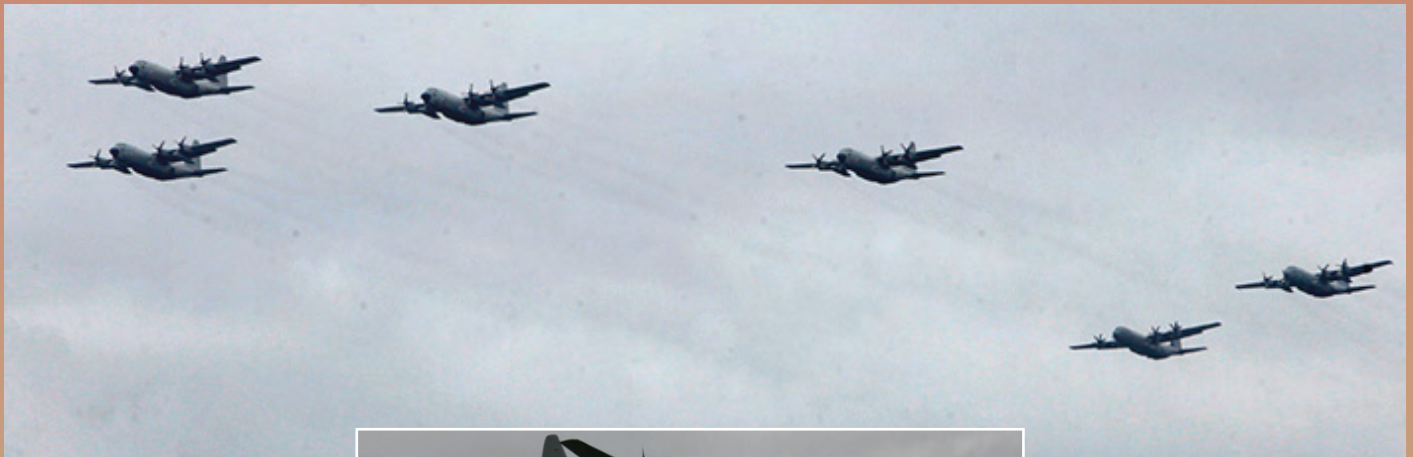
Op Open Deur zaterdag en zondag, kwamen ongeveer 35.000 à 40.000 mensen in Melsbroek meevieren! Zij die de VIP-uitnodiging aanvaardden genoten van een

fêtait ses 65 ans d'existence, en même temps que les 40 ans de service des C-130 et des Falcon DA-20. Au menu, un programme grandiose.

Le vendredi 20 septembre en matinée, 240 parachutistes sautaient massivement sur la DZ Burdinne. Quatre C-130 de la 20 Escadrille volaient et parachutaient en "close formation". Ils étaient suivis par un Hercules néerlandais et un Hercules danois. Le commandant Joël Herman commandait l'ensemble de cet exercice avec l'admiration depuis la terre ferme de quelques spectateurs ravis et des enfants d'une classe maternelle

Dans l'après-midi, il y avait un «air crew challenge» pour les équipages étrangers et propres au 15 Wing sous la direction du capitaine Joke Marcoen, suivi par une





fantastisch buffet en kregen een mooie brochure en herinneringspenning. De bezoekers bewonderden de vliegtuigen van de Belgische Luchtcomponent, vier buitenlandse C-130's en de historische Dakota DC-3 van Air France. Verder genoten zij van de demonstraties door C-130's en helikopters van de Federale Politie.

Vele bezoekers werden beloond met een vlucht in C-130 of Embraer.

De C-130 CH-13 werd voor de gelegenheid in een speciaal feestkleed gestoken. Het toestel was beschilderd met een Sioux-indiaan en de tekst "15 Wing Tenacity, Celebrating the Past & Shaping the Future". De belangstelling voor deze Hercules was dan ook massaal!

België levert N.A. Trabelsi uit aan de VSA

Op donderdagvoormiddag 3 oktober was het zeer rustig op de tarmac van de 15 Wing. Toch gebeurde er iets ... ex-profvoetballer, ex-cocaiïneverslaafde en al-Qaeda terrorist Trabelsi werd in het grootste geheim op een Amerikaans militair vliegtuig gezet dat hem rond 11u30 naar de VSA bracht. Sinds september 2001 zat Trabelsi in een Belgische cel nadat hij een aanslag had willen plegen op de basis van Kleine-Brogel. In 2004 werd hij veroordeeld tot tien jaar gevangenis. In 2007 vroeg de VSA zijn uitlevering en zat hij in uitleveringsdetentie. De uitlevering kon pas doorgaan nadat België de verzekering kreeg dat hij in de VSA de doodstraf niet zou krijgen. Hij riskeert er levenslange opsluiting voor samenzwering om Amerikaanse burgers buiten de VSA te doden en steun te verlenen aan al-Qaeda.

Nieuwe korpscommandant: kolonel vlieger SBH Ir Patrick Mollet

Op vrijdag 25 oktober werd kolonel Patrick Mollet door generaal C. Van de Voorde, commandant van de Luchtcomponent van Defensie, aangesteld als bevelhebber van de 15 Wing Luchttransport. Hij volgt kolonel-vlieger Ir Bernard Masuy op die gedurende drie jaar korpscommandant was.

24



fantastische "crew party" qui a duré jusqu'aux petites heures. Au cours des Portes Ouvertes, le samedi et le dimanche, c'est environ 35.000 à 40.000 personnes qui vinrent fêter l'événement à Melsbroek! Ceux qui acceptèrent l'invitation VIP ont pu profiter d'un fantastique buffet et ont reçu une belle brochure et une médaille en souvenir.

Les visiteurs ont admiré les avions de la Composante Air belge, quatre C-130 étrangers et le Dakota DC-3 historique d'Air France. Ils ont aussi admiré les démonstrations des C-130 et d'hélicoptères de la Police Fédérale.

Bon nombre de visiteurs ont été récompensé par un vol en C-130 ou en Embraer.

Pour l'occasion, le C-130 CH-13 avait revêtu un habit de fête spécial. L'avion était, flanqué d'un indien Sioux peint et du texte "15 Wing Tenacity, Celebrating the Past & Shaping the Future". L'intérêt pour ce Hercules a aussi été massif!

Extradiction de N.A. Trabelsi aux USA par la Belgique

Jeudi matin 3 octobre, il faisait très calme sur le tarmac du 15 Wing. Cependant quelque chose se produisit... ex-footballeur professionnel, ex-drogué à la cocaïne et terroriste du groupe al-Qaeda, Trabelsi a été mis dans un avion militaire américain en grand secret qui l'a emmené vers les USA aux environs de 11h30. Depuis septembre 2001, Trabelsi croupissait dans une cellule belge après qu'il ait eu l'intention de frapper la base de Kleine-Brogel. En 2004 il a été condamné à dix ans de prison. Les USA ont demandé en 2007 son extradition et il se trouvait en détention avant extradition. L'extradition ne pouvait se passer avant que la Belgique ne reçoive l'assurance qu'il ne serait pas condamné à mort aux USA. Il risque la prison à perpétuité pour complot contre des civils américains en territoire hors USA et pour soutien apporté au groupe al-Qaeda.

Nouveau chef de corps : le colonel aviateur BEM Ir Patrick Mollet

Le vendredi 25 octobre, le général C. Van de Voorde, commandant van de Composante Air de la Défense a

In zijn afscheidstoespraak dankte kolonel B. Masuy zijn personeel voor hun beschikbaarheid en teamspirit om de opdrachten van de 15 Wing zo goed als mogelijk uit te voeren, o.a. in Congo, Afghanistan, Libanon, Libië en Mali.

Hij wees er ook op dat het tekort aan gekwalificeerde onderofficieren in de toekomst de beschikbaarheid van de C-130's in het gedrang zal brengen en deed daarom een oproep tot de verantwoordelijke overheden om de 15 Wing van het nodige personeel te voorzien.

De nieuwe bevelhebber is geen onbekende in de 15 Wing. Van september 2007 tot oktober 2010 was hij 2de bevelhebber en vervolgens bevelhebber van de Vlieggroep. In die periode vloog hij op Embraer. In zijn verschillende staffuncties had hij ook te maken met luchttransport en het programma A400M.

Congo: MONUSCO en PPM

In oktober was onze hoofdredacteur voor de tweede keer dit jaar in Kisangani. Hij nam er ook deze keer contact op met het Belgisch Detachement C-130 BELDET 57 dat luchttransport uitvoert in steun van de MONUSCO en het Congolees leger (FARDC).

Deze keer nodigde Axel Vermeesch het personeel uit om met hem een bezoek te brengen aan de Wagenia-vissers op de Congostroom nabij Kisangani. Vier mensen aanvaardden de uitnodiging en genoten van een prachtig bezoek aan dit merkwaardig vissersvolk dat voor het eerst door H.M. Stanley werd gezien in 1877.

In het kader van het PPM richtte België in Kindu een groot opleidingscentrum op, waar een honderdtal Belgische militairen (meestal Paracommando's) momenteel een derde



bataljon (Unité de Réaction Rapide, URR 323) opleiden. In het Belgische kamp leven ongeveer 500 families van het eerder gevormd Bataljon 321. Huizen, ziekenhuis en school vallen onder het project FAMIKI (Families Kindu), dat bijna afgewerkt is door de Belgische Technische Coöperatie

nommé le colonel Patrick Mollet chef de corps du 15 Wing de Transport Aérien. Il succède au colonel Bernard Masuy qui fut durant trois ans chef de corps.

Dans son allocution de départ le colonel Masuy a remercié



les membres de son personnel pour leur grande disponibilité et leur esprit d'équipe pour avoir exécuté de leur mieux les missions du 15 Wing, e.a. au Congo, Afghanistan, Liban, Libye et Mali. Il a également attiré l'attention sur le manque de sous-officiers qualifiés qui à l'avenir affectera la disponibilité des C-130's et a dès lors fait appel aux autorités responsables pour prévoir le personnel nécessaire au fonctionnement du 15 Wing.

Le nouveau chef de corps n'est pas un inconnu au 15 Wing. De septembre 2007 à

octobre 2010 il fut le commandant en second et ensuite commandant du Groupe de Vol. Pendant cette période, il a volé sur Embraer. Au cours de ses différentes fonctions d'état-major, il s'est aussi occupé de transport aérien et du programme de l'A400M.

Congo: MONUSCO et PPM

Au mois d'octobre, notre rédacteur en chef était pour la deuxième fois à Kisangani cette année. Il y a aussi pris contact cette fois avec le détachement belge C-130 BELDET 57 qui fournit le transport aérien en support à la MONUSCO et à l'armée congolaise (FARDC).

Axel Vermeesch a invité cette fois-ci le personnel à rendre visite avec lui aux pêcheurs Wagenia, sur le fleuve Congo tout près de Kisangani. Quatre personnes ont accepté l'invitation et ont pu profiter d'une merveilleuse visite à ce remarquable peuple de pêcheurs qui fut découvert pour la première fois par H.M. Stanley en 1877.

Dans le cadre du PPM, la Belgique a construit à Kindu un grand centre d'instruction, où une centaine de militaires belges (pour la plupart des para-commandos) entraîne pour l'instant un troisième bataillon (Unité de Réaction Rapide, URR 323). Environ 500 familles du précédent bataillon formé, le 321, vivent dans le camp belge. Des maisons, un hôpital, une école font partie du projet FAMIKI (Families Kindu), et sont quasiment achevés par la Coopération Technique belge et les troupes du Génie. Un projet de construction militaire similaire FAMILO est prévu dans la région de Lokandu.

Les trois bataillons entraînés par la Belgique, seront engagés pour combattre les rebelles M23 et autres dans l'est du Congo et dans la surveillance des frontières avec le Rwanda et l'Ouganda. Ces trois bataillons sont très appréciés par la population et craints par l'ennemi!

Le samedi 2 novembre, 140 militaires partaient en A330 (commandant de bord P. Antoine) pour Kinshasa. De là,



en genietroepen. Een gelijkaardig militair bouwproject FAMILLO is gepland in de streek van Lokandu.

De drie door België opgeleide bataljons worden ingezet tegen de M23- en andere rebellen in Oost-Congo en de bewaking van de grenzen met Rwanda en Oeganda. Deze drie bataljons zijn geliefd bij de bevolking en gevreesd door de vijand!

Op zaterdag 2 november vertrokken 150 militairen met de A330 (boordcommandant P. Antoine) naar Kinshasa. Van daar werden zij door de C-130 overgebracht naar Kindu om met de nieuwe bataljons deel te nemen aan een oefening in de streek tot 28 november.

Op dinsdag 26 november vertrok de Airbus A330 (boordcommandant T. Dewulf) opnieuw naar Kinshasa. Aan boord een honderdtal militairen voor de aflossing in Kindu, enkele ton goederen voor NGO's die in Congo werkzaam zijn en minister van Defensie P. De Crem. In Kinshasa bezocht de minister het MONUSCO-hoofdkwartier waar, na vier jaar, een einde gesteld werd aan de inzet van een Belgische C-130 voor de MONUSCO. De C-130 bracht de Belgische militairen en de minister over van Kinshasa naar Kindu.

Daar droeg de minister op 28 november symbolisch het speciale bataljon voor snelle interventie (URR 323) over aan zijn Congolese collega A. Lubal Tamu. In de nacht van 28 op 29 november landde de Airbus terug op Melsbroek met de minister en 250 militairen aan boord.

Om twee rotaties tussen Kinshasa en Kindu uit te voeren werd de Embraer CE-03 ingezet (Boordcommandant A. Grossiels) van 20 november tot 1 december.

Op 5 december kwam het laatste detachement uit Kisangani met de C-130 CH-01 (boordcommandant C. Deroubaix) aan in Melsbroek. BELDET 58 werd verwelkomd door de bevelhebber 15 Wing kolonel P. Mollet en de bevelhebber van het Trainingscentrum voor Parachutisten luitenant-kolonel P. Philippe.

26

le C-130 les amenait à Kindu. Ils y participaient avec les nouveaux bataillons à une manœuvre dans la région de Kindu jusqu'au 28 novembre.

L'Airbus A330 (commandant de bord T. Dewulf) est une nouvelle fois reparti vers Kinshasa le mardi 26 novembre. A bord, une centaine de militaires pour une relève à Kindu, quelques tonnes de marchandises pour des ONG qui sont actifs au Congo et le ministre de la Défense P. De Crem. A Kinshasa, le ministre a visité de quartier-général de la MONUSCO où, après quatre années, il est porté fin à la mise en œuvre du C-130 belge pour la MONUSCO. Le C-130 a acheminé les militaires belges et le ministre de Kinshasa à Kindu. C'est là que le 28 novembre, le ministre a transféré symboliquement le bataillon spécial d'intervention rapide (URR 323) à son collègue congolais A. Lubal Tamu. L'Airbus atterrissait de retour à Melsbroek dans la nuit du 28 au 29 novembre avec le ministre et 250 militaires à son bord.

L'Embraer CE-03 (commandant de bord A. Grossiels) était mis en œuvre du 20 novembre au



1 décembre pour faire deux rotations entre Kinshasa et Kindu.

Le 5 décembre, le dernier détachement revenait de Kisangani à bord du C-130 CH-01 (commandant de bord C. Deroubaix). A Melsbroek, BELDET 58 a été accueilli par le commandant du 15 Wing, le colonel P. Mollet et le commandant du Centre d'Entraînement de Parachutistes, le lieutenant-colonel P. Philippe.

Minister P. De Crem vliegt prinses Astrid achterna

Van 20 tot 27 oktober leidde prinses Astrid voor de eerste maal een Belgische handelsmissie in Angola en Zuid-Afrika. Vice-premier en minister van Buitenlandse Zaken D. Reynders vergezelde haar. Tot voor enkele jaren vlogen de Handelsmissies met vliegtuigen van de 15 Wing (B-727 en A-310), maar de laatste jaren wordt hiervoor een vliegtuig van Lufthansa ingehuurd.

Op 23 oktober vertrok vicepremier en minister van Defensie P. De Crem met de Falcon-900 op Melsbroek voor zijn week in Zuid-Afrika. In Kaapstad vervoegde hij prinses Astrid en de handelsmissie voor een bezoek aan de ijsbreker S.A. Agulhas II, onderzoeks- en bevoorradingschip van de Internationale Poolstichting met hoofdzetel in Brussel. Op de afsluitende persconferentie op 26 oktober dankte P. De Crem prinses Astrid voor haar deskundige leiding van deze handelsmissie. De volgende dagen bracht hij een bezoek aan de marinebasis van Simonstown en de hoofdstad Pretoria. Met collega's van de Zuid-Afrikaanse regering besprak hij de veiligheidsproblematiek in de grote regio Atlantische-Indische Oceanen, piraterij en de samenwerking in het gebied van de Grote Meren en in het bijzonder in Oost-Congo. Hij praatte ook over de vieringen in België van Wereldoorlog I, waar duizenden Zuid-Afrikanen werden ingezet door het "South African Native Labour Corps" o.a. in West-Vlaanderen. Vele Zuid-Afrikanen liggen hier dan ook begraven.

Om 7u op woensdag 30 oktober, steeg de Falcon-900 met minister P. De Crem en drie medewerkers op in Waterkloof om 's avonds na een vlucht van 13u30, met tussenlanding in Cotonou (Benin), op Melsbroek te landen.

Herdenking operatie Restore Hope/UNOSOM in Somalië

De deelname van Belgische militairen aan de operatie Restore Hope en UNOSOM in 1992/1993 werd op dinsdag 29 oktober herdacht in het Trainingscentrum voor Parachutisten in Schaffen. Achtereenvolgens sprak men van Unified Task Force (UNITAF) met codenaam "Restore Hope", UNOSOM II en UNOSOM III.

Aan deze Vredesmissie namen 28.000 militairen deel uit 36 landen; daaronder 2.400 Belgen. Het was de bedoeling een einde te maken aan de anarchie die in Somalië heerste na de val van dictator Siad Barre in januari 1991.

De bijdrage de 15 Wing was niet gering. Met de C-130's en B-727 's werden voor de ontplooiing (december 1992 – januari 1993), voor de twee aflossingen (april en augustus 1993) en voor het terugbrengen van het Belgisch versterkt bataljon (december 1993), bijna duizend vluchten uitgevoerd tussen België en Somalië. Een C-130 bleef in stand-by afwisselend in Mombasa of in Djibouti.

Twintig jaar later, op 29 oktober 2013, was iedereen die aan deze vredesmissie had deelgenomen welkom in Schaffen. Daar organiseerde Defensie een grootse herdenkingsplechtigheid, voorgezeten door de Chef Defensie generaal G. Van Caelenberghe. Tussen de honderden aanwezigen ook de families van de zes militairen die in Somalië hun leven verloren. De delegatie van de 15 Wing bestond uit de korpscommandant kolonel P. Mollet; zijn adjunct luitenant-kolonel O. De Groot; majoor D. Van den Heuvel en ancien A. Vermeesch, die zes opdrachten

Ministre P. De Crem dans les pas de la princesse Astrid

Du 20 au 27 octobre la princesse Astrid a conduit pour la première fois une mission économique belge en Angola et en Afrique du Sud. Le vice-premier et ministre des affaires étrangères D. Reynders l'accompagnait. Jusqu' il y a quelques années, les missions économiques volaient avec des appareils du 15 Wing (B-727 et A-310), mais ces dernières années on engagea à cet effet un avion de la Lufthansa.

Le 23 octobre le vice-premier et ministre de la Défense P. De Crem partait avec le Falcon-900 de Melsbroek pour sa semaine en Afrique du Sud. Il rejoignait au Cap la princesse Astrid et la mission économique pour une visite au brise-glace S.A. Agulhas II, navire de recherche et de ravitaillement de la Fondation Polaire Internationale qui à son siège central à Bruxelles.

Lors de la conférence de clôture du 26 octobre, P. De Crem a remercié la princesse Astrid de sa conduite experte de cette mission économique. Les jours suivants, il a visité la base navale de Simonstown et la capitale Pretoria. Il s'est entretenu avec ses collègues du gouvernement sud-africain de la problématique de sécurité dans la vaste région des océans Atlantique et Indien, de la piraterie et de la collaboration dans la région des Grands Lacs, et en particulier à l'est du Congo. Il a également parlé des célébrations en Belgique de la première guerre mondiale où des milliers de Sud-Africains ont été incorporés par le "South African Native Labour Corps" e.a. en Flandre occidentale où nombre de Sud-Africains sont enterrés.

A 7h du matin le mercredi 30 octobre, le Falcon-900 décollait de Waterkloof avec le ministre P. De Crem et trois collaborateurs pour atterrir à Melsbroek en soirée après un vol de 13h30 avec escale à Cotonou au Benin.

Commémoration de l'Opération Restore Hope/ UNOSOM en Somalie

On a célébré la participation de militaires belges à l'opération Restore Hope et UNOSOM en 1992/1993 le mardi 29 octobre au Centre de Formation des Parachutistes à Schaffen.

On a parlé alors successivement de Unified Task Force (UNITAF) avec nom de code "Restore Hope", UNOSOM II en UNOSOM III.

28.000 militaires en provenance de 36 pays ont pris part à cette mission de Paix, dont 2.400 Belges. L'intention était de mettre fin à l'anarchie qui régnait en Somalie après la chute du dictateur Siad Barre en janvier 1991.

La contribution du 15 Wing n'était pas minime. Pour le déploiement (décembre 1992–janvier 1993), les deux relève (avril et août 1993) et le retour du bataillon de renfort (décembre 1993), les C-130 et B-727 effectuèrent quasiment mille heures de vol entre la Belgique et la Somalie. Un C-130 est resté en stand-by en alternance à Mombasa ou à Djibouti.

Vingt ans plus tard, le 29 octobre 2013, tous ceux qui avaient participé à ces missions de paix étaient les bienvenus à Schaffen. La Défense y organisait une grande cérémonie de commémoration, présidée par le général G. Van Caelenberghe, chef de la Défense.

Parmi les centaines de personnes présentes se trouvaient



naar Somalië uitvoerde.

Nog twee mannen van de 15 Wing waren onder de genodigden: commandant Michel Campers en korpsadjutant Patrick Materne die respectievelijk als piloot Alouette II en bemanningslid CVR-T Scorpion deelnamen aan UNOSOM.

M. Campers ontmoette in Schaffen een oude Somalische vriend: de veelgeprezen tolk van de Belgen in UNOSOM. Deze nog jonge Somaliër moest zijn land ontvluchten en woont reeds jaren in Duitsland waar hij lid is van het Bundespalestijn voor de “Grünen” en volgend jaar is hij kandidaat voor het Europees parlement.

Op de plechtigheid werd een gedenkplaat onthuld ter nagedachtenis aan de omgekomen militairen en weerklonk de “last post”. Met een “fly past” van vier helikopters en een C-130 werd de herdenkingsplechtigheid afgesloten. Op de receptie konden de gasten herinneringen uitwisselen en de fototentoonstelling UNOSOM bekijken.

Minister P. De Crem naar Washington DC

Van 4 tot 9 november brengt de Falcon-900 (boord-commandant kolonel B. Masuy) minister P. De Crem naar Washington DC. Hij is vergezeld van enkele topleden van zijn kabinet, onder wie zijn diplomatiek adviseur D. Struye, gewezen Belgisch ambassadeur bij de NAVO en in Washington.

Daarvoeren zij besprekingen met de Amerikaanse minister van defensie C. Hagel. Verder nemen zij deel aan een rondetafel discussie in de “National Defense University” en wonen zij de herdenking bij van de Kristallnacht (9 op 10 november 1938) in het US Holocaust Memorial Museum. Kolonel Bernard Masuy, ex-commandant van de 15 Wing, die een nieuwe functie kreeg bij Comopsair, blijft nog verder in de 15 Wing vliegen als piloot-bezoeker op Falcon-900.

Remembrance Day

Op vrijdag 8 november vierden een honderdveertigtal aanwezigen de jaarlijkse “Remembrance Day” ter nagedachtenis van de bemanningsleden van de 15 28

aussi les familles des six militaires qui ont perdu la vie en Somalie. La délégation du 15 Wing était constituée du chef de corps, le colonel P. Mollet; son adjoint, le lieutenant-colonel O. De Groot; le major D. Van den Heuvel et l’ancien A. Vermeesch, qui avait effectué six missions vers la Somalie.

Encore deux hommes du 15 Wing se retrouvaient encore parmi les invités: le commandant Michel Campers et l’adjudant de corps Patrick Materne qui participèrent respectivement comme pilote Alouette II et membre d’équipage CVR-T Scorpion à l’UNOSOM.

M. Campers a rencontré à Schaffen un ancien ami somalien: l’incalculable interprète des Belges à l’UNOSOM. Cet encore jeune somalien, qui a dû fuir son pays, habite depuis des années en Allemagne où il est membre du parlement fédéral pour les “Verts” et l’année prochaine candidat au parlement européen.

Au cours de la cérémonie, on a inauguré une plaque souvenir à la mémoire des militaires décédés et le “last post” a résonné à nouveau. Un “fly past” de quatre hélicoptères et un C-130 cloturèrent la cérémonie du souvenir. Lors de la réception, les invités pouvaient échanger leurs souvenirs et admirer l’exposition photographique de l’ UNOSOM.

Le Ministre P. De Crem à Washington DC

Du 4 au 9 novembre, le Falcon-900 (commandant de bord colonel B. Masuy) emporte le ministre P. De Crem à Washington DC. Il est accompagné de membres de haut niveau de son cabinet, dont son conseiller diplomatique D. Struye, ancien ambassadeur belge auprès de l’OTAN et à Washington.

Ils s’entrelient là avec le ministre américain de la Défense C. Hagel. Puis ils participent à une table ronde à la «National Defense University» et assistent à la commémoration de la Nuit de Cristal (du 9 au 10 novembre



1938) au musée de l’ “US Holocaust Memorial Museum”. Le colonel Bernard Masuy, ex-commandant du 15 Wing, qui a obtenu une nouvelle fonction à Comopsair, continue à voler au 15 Wing comme pilote-visiteur sur Falcon-900.

Remembrance Day

Le vendredi 8 novembre, 140 participants environ ont participé à la journée annuelle “Remembrance Day” en souvenir des membres d’équipage du 15 Wing et des



Wing en de passagiers die het leven verloren bij de acht vliegtuigongevallen.

Bij de hulde van de Vlieggroep aan de bemanning van de CH-06 omgekomen te Eindhoven in juli 1996, werden bloemen neergelegd door de korpsoverste kolonel P. Mollet, de burgemeester van Steenokkerzeel mijnheer K. Ryon en de heer Gielen, vader van de omgekomen boordcommandant G. Gielen.

Na de mis in de kapel, werden een bloemenhulde gehouden aan het Frickx-monument in Groenveld. In zijn toespraak herinnerde kolonel P. Mollet speciaal aan de C-119 die vijftig jaar geleden in West-Duitsland werd geraakt door een mortier boven een Engels schietveld. Bij de ramp kwamen 38 militairen om. Marc Crabs, een overlevende van die ramp legde bloemen neer bij de speciale gedenkplaat. Bij het monument en de zeven gedenkplaten werden o.a. bloemen neergelegd door korpsoverste kolonel P. Mollet; de heer K. Ryon; de heer Gielen; de heren R. Geirnaert en G. Desmet voor de Old Timers en J. Ackermans voor het Dakota Documentatiecentrum.

Na deze indrukwekkende hulde begaven de vele aanwezigen zich naar de ontmoetingsruimte in het Dakotacentrum voor de receptie aangeboden door Old Timers en de 15 Wing.

Tyfoon Haiyan: Airbus A330 naar de Filipijnen

Op zaterdag 9 november raast de supertyfoon Haiyan over het centrum van de Filipijnen met een windsnelheid van 300 km/u en meer. Op zondag 10 november werd de omvang van de ramp duidelijk: ongeveer 5.000 doden, 2.000 vermisten en 500.000 daklozen.

Op zondagnamiddag 10 november worden de bemanningen A330 opgeroepen en beginnen zij met de voorbereiding van de vlucht naar de Filipijnen. Na lang wachten op de lading en het conditioneren van de hulpgoederen, vertrekt de A330 van het 21 Smaldeel in de nacht van zondag op



passagiers qui ont perdu la vie lors de huit accidents d'avion.

A la cérémonie d'hommage du Groupe de Vol à l'équipage du CH-06 décédé à Eindhoven en juillet 1996, le chef de corps colonel P. Mollet, le bourgmestre de Steenokkerzeel monsieur K. Ryon et monsieur Gielen, le père du commandant de bord décédé G. Gielen ont déposé des fleurs.

Après la messe à la chapelle, un hommage fleuri s'est tenu au monument de Frickx du quartier Groenveld. Dans son allocution le colonel P. Mollet s'est souvenu spécialement



du C-119 qui - il y a cinquante ans - fut touché par un mortier au dessus d'un champ de tir anglais en Allemagne de l'Ouest. Au cours de cette catastrophe, 38 militaires y ont perdu la vie. Marc Crabs, un survivant de cette tragédie a déposé des fleurs près de la plaque du souvenir correspondante. Devant le monument et les sept plaques commémoratives, des fleurs ont été déposées par e.a. le chef de corps colonel P. Mollet; monsieur K. Ryon; monsieur Gielen; messieurs R. Geirnaert et G. Desmet des Old Timers et J. Ackermans du Centre de Documentation Dakota.

A la fin de cet hommage impressionnant, les nombreux participants se sont rendus à l'espace de rencontre du Centre Dakota pour une réception offerte par les Old Timers et la 15 Wing.

Le typhon Haiyan: l'Airbus A330 aux Philippines

Le samedi 9 novembre, le supertyphon Haiyan a foncé vers le centre des Philippines avec une vitesse des vents de 300 km/h et plus. Le dimanche 10 novembre, l'ampleur de la catastrophe était claire: environ 5.000 morts, 2.000 disparus et 500.000 sans-abris.

Le dimanche après midi 10 novembre, on rappelle les équipages A330 et ils commencent à préparer le vol en direction des Philippines. Après une longue attente au chargement et le conditionnement de l'aide humanitaire, l'A330 de la 21 Escadrille décolle de Melsbroek dans la nuit du dimanche au lundi avec un double équipage (14 personnes) sous le commandement du commandant Werner Meukens. Se retrouvent à bord l'équipe "Belgian First Aid & Support Team" (B-FAST) avec 40 personnes, 13 représentants des médias belges, une équipe de secours française de 18 personnes et deux Luxembourgeois.

L'A330 emporte aussi 40 tonnes d'aide humanitaire, un hôpital de campagne et une station d'épuration des

maandag uit Melsbroek met een dubbele bemanning (14 personen) onder de leiding van gezagvoerder commandant Werner Meukens. Aan boord zijn het "Belgian First Aid & Support Team" (B-FAST) met 40 personen, 13 Belgische media-mensen, een Franse hulpploeg van 18 man en twee Luxemburgers. De A330 neemt ook 40 ton hulpgoederen, een veldhospitaal en een waterzuiveringsstation mee. Het medisch team van B-FAST zal ter plaatse gedurende minstens twee weken chirurgische ingrepen doen. De vlucht verloopt moeilijk met tussenlandingen in Baku (Azerbaidjan) en Calcutta (Indië). Wegens een geschil tussen Cambodja en Thailand moet rond Cambodja gevlogen worden, wat de reis nog langer maakt.



Na een reis van 21 uren landt de Airbus eindelijk op het Filipijnse vliegveld van Cebu op dinsdag 12 november 6u plaatselijke tijd. De bemanningen hebben er dan 29 uur prestaties opzitten. Er is daar nog nauwelijks iets te zien van internationale hulp. De Belgische Airbus is het eerste buitenlands vliegtuig dat hulp brengt. Er staan drie Filipijnse C-130's op de tarmac.

De grote A330 kan onmogelijk doorvliegen naar het rampgebied. Het B-FAST en de lading op 13 november worden overgeladen op twee C-130's van de Amerikaanse Luchtmacht met bestemming Tacloban, een klein verwoest vliegveld in het rampgebied.

Op 14 november om 11u lokale tijd is de bemanning klaar om de terugvlucht naar Melsbroek aan te vatten. Door de nu heersende drukte op de luchthaven van Cebu vertrekt de A330 met drie uren vertraging om 14u45.

Na een tussenlanding in New Delhi en een dag van 23 uren prestaties landt het vliegtuig veilig terug op Melsbroek op vrijdag 15 november om 1u45 Belgische tijd. Korpscommandant kolonel P. Mollet is ter plaatse om zijn mensen te feliciteren en te bedanken voor de "job well done".

Vanaf vrijdag 15 november kan het B-FAST eindelijk aan de dringende noodhulpverlening beginnen en treedt het veldhospitaal in werking.

"Ik ben trots op het geleverde werk en de inzet van mijn bemanning; wij overschreden de maximaal toegelaten prestaties, maar voor een goede zaak kan dat!" zegt commandant Werner Meukens tevreden.

Minister P. De Crem terug naar Zuid-Amerika

Na een reis naar Zuid-Amerika in april, vertrekt minister P. De Crem opnieuw naar Zuid-Amerika. In de vroege ochtend van dinsdag 19 november vertrekt de Airbus A330 (boordcommandant K. De Winter) naar Cayenne (Frans Guyana), Brasilia en Santiago de Chili.

Naast minister P. De Crem en enkele van zijn medewerkers zijn een twintigtal mensen aan boord van het Belgisch Studiecentrum voor Militair- en Oorlogsrecht. Op de heenvlucht zijn ook een aantal Franse militairen aan boord met bestemming Cayenne.

Om het tijd- en werkschema van de minister te verzekeren en de maximum prestaties van de bemanning niet te overschrijden wordt een tweede bemanning ingezet (boordcommandant P. Antoine). Deze vertrekt op zaterdag 16 november met de TGV naar Parijs en vandaar met Air France naar Cayenne. Als de A330 daar in de voormiddag

eaux. L'équipe médicale de B-FAST fera sur place des interventions chirurgicales pendant au moins deux semaines.

Le vol se déroule difficilement avec des escales à Baku (Azerbaidjan) et Calcutta (Inde). Suite à un différend entre le Cambodge et la Thaïlande, nous devons contourner le Cambodge, ce qui rallonge encore le voyage.

Après un vol de 21 heures, l'Airbus atterrit enfin à l'aéroport philippin de Cebu le mardi 12 novembre à 6h heure locale. L'équipage comptabilise alors 29 heures de prestations. L'aide internationale n'est pas encore visible. L'Airbus belge est le premier avion international qui apporte de l'aide humanitaire. Il y a trois C-130 philippins sur le tarmac. Le grand A330 est dans l'impossibilité de voler vers les zones de la catastrophe. L'équipe B-FAST et le chargement sont transbordés le 13 novembre vers deux C-130 de l'armée de l'air américaine en destination de Tacloban, un petit aéroport dévasté dans la zone sinistrée.

Le 14 novembre à 11h heure locale, l'équipage est prêt pour entreprendre le vol de retour vers Melsbroek. L'A330 décolle avec trois heures de retard vers 14h45 suite à l'intense trafic qui règne maintenant à l'aéroport de Cebu.

Après une escale à New Delhi et un jour de prestation de 23 heures, l'appareil atterrit en toute sécurité à Melsbroek, le vendredi 15 novembre à 1h45, heure belge. Le chef de corps, colonel P. Mollet est sur place pour féliciter son personnel et les remercier pour ce "job well done".

Ce n'est qu'à partir du vendredi 15 novembre que l'équipe B-FAST a pu commencer l'aide humanitaire d'urgence et faire fonctionner l'hôpital de campagne.

"Je suis fier du travail accompli et de l'engagement de mon équipage; nous avons dépassé les prestations maximales autorisées, mais pour la bonne cause, c'est permis !" a déclaré content le commandant Werner Meukens.

Le ministre P. De Crem de retour en Amérique du Sud

Après avoir effectué un voyage en Amérique du Sud en avril, le ministre P. De Crem repart à nouveau pour l'Amérique du Sud. Mardi 19 novembre, l'Airbus A330 (commandant de bord K. De Winter) part tôt le matin en direction de Cayenne (Guyanne française), Brasilia et Santiago de Chili.

Aux côtés du ministre P. De Crem et quelques-uns de ses collaborateurs, se retrouvent à bord une vingtaine de personnes du Centre d'Etude belge de Droit Militaire et de Droit de la Guerre. A l'aller vers Cayenne, quelques

van 19 november landt, neemt deze bemanning het vliegtuig over en zet de reis verder naar Brazilië en Chili tot 24 november.

In de Belgische ambassade in Brasilia opent minister P. De Crem de nieuwe post van Defensie-attaché. In Santiago de Chili bezoekt hij de militaire academie en is hij gastspreker op de conferentie van de "International Society for Military Law and the Law of War", een organisatie met hoofdzetel in Brussel.

Als het het toestel op 24 november uit Santiago de Chili terug in Cayenne landt neemt commandant P. Antoine met zijn uitgeruste bemanning over voor de terugvlucht naar Melsbroek waar het op maandagmorgen 25 november veilig landt.

Johannesburg: Herinneringsdienst voor Madiba

Nelson Mandela sterft op donderdag 5 december op de leeftijd van 95 jaar.

Op maandag 9 december om 8h15 stijgt de A330 (boordcommandant P. Antoine) op voor een vlucht van 11 uur naar Johannesburg met 40 passagiers om de herinneringsdienst voor Nelson Mandela bij te wonen in het sportstadion van Soweto op dinsdag 10 december.

De Belgische delegatie bestaat uit: koning Filip, premier E. Di Rupo, minister van Buitenlandse Zaken D. Reynders en de minister-presidenten K. Peeters en R. Demotte. Zij zijn vergezeld van 15 medewerkers en 20 media-mensen.

Wegens plaatsgebrek in Johannesburg de vliegt A330 op 9 december door naar Durban. Daar vertrekt het in de vroege morgen van 11 december naar Johannesburg en Melsbroek, waar het gezelschap landt rond 18u.

Op zondag 15 december werd Madiba begraven in zijn dorpje Qunu.

Stockholm: Belgische Nobelprijs Fysica

Zesendertig jaar na I. Prigogine krijgt opnieuw een Belg een Nobelprijs. F. Englert ontvangt samen met P. Higgs de Nobelprijs Fysica. De theorie die zij in de jaren zestig schreven, kreeg vorig jaar bevestiging toen een nieuw en onbekend deeltje dat in de deeltjesversneller van het CERN was waargenomen, inderdaad het Higgs-Boson deeltje bleek te zijn (zie ook Dakota News nr 60 blz 29).

Met de Embraer CE-03 (boordcommandant W. Rombouts) vliegt een Belgische delegatie van 22 personen o.l.v. staatssecretaris van Wetenschapsbeleid P. Courard naar Stockholm om de uitreiking van de Nobelprijs Fysica bij te wonen.

militaires français sont également à bord.

Un deuxième équipage (commandant de bord P. Antoine) est engagé afin de garantir le respect de l'agenda du ministre et de ne pas dépasser les prestations maximum de l'équipage. Celui-ci part le samedi 16 novembre en TGV vers Paris et de là par Air France direction Cayenne. Comme l'A330 atterrit là dans la matinée du 19 novembre, cet équipage reprend l'avion et poursuit le voyage plus loin vers le Brésil et le Chili jusqu'au 24.

Le ministre P. De Crem ouvre le nouveau poste d'attaché de la Défense à l'ambassade de Brasilia. A Santiago de Chili, il visite l'académie militaire et il est l'orateur invité à la conférence de l' "International Society for Military Law and the Law of War", une organisation dont le siège central est situé à Bruxelles.

Lorsque l'appareil se pose à nouveau à Cayenne en provenance de Santiago de Chili le 24 novembre, le commandant P. Antoine et son équipage reposé prennent le vol de retour vers Melsbroek où ils atterrissent en toute sécurité le lundi matin 25 novembre.

Johannesburg: Cérémonie d'adieu à Madiba

Nelson Mandela est décédé le 5 décembre à l'âge de 95 ans.

Un A330 (commandant de bord P. Antoine) décolle le 9 décembre à 8h15 pour un vol de 11 heures vers Johannesburg avec 40 passagers pour participer à la cérémonie d'adieu à Nelson Mandela au stade de Soweto le 10 décembre. La délégation belge comprend le roi Philippe, le premier ministre E. Di Rupo, le ministre des Affaires Etrangères D. Reynders et les ministres-présidents K. Peeters et R. Demotte. Ils sont accompagnés de 15 collaborateurs et de 20 membres des médias.

Vu le manque de place à Johannesburg, l'A330 est reparti le 9 décembre vers Durban. Il décollera de là à l'aube du 11 décembre vers Johannesburg et

Melsbroek où la délégation est attendue vers 18h.

Dimanche le 15 novembre, l'enterrement de Madiba a lieu dans son village Qunu.

Stockholm: Prix Nobel de Physique Belge

Trente-six ans après I. Prigogine, un Belge reçoit à nouveau un Prix Nobel. F. Englert et P. Higgs reçoivent ensemble le Prix Nobel de Physique. La théorie qu'ils avaient mise sur papier dans les années soixante a été confirmée l'année passée quand une particule inconnue a été observée dans l'accélérateur à particule du CERN, elle s'avère être le Boson de Higgs (voir aussi le Dakota News n° 60 page 29).

Un Embraer CE-03 (commandant de bord W. Rombouts) emporte la délégation belge de 22 personnes sous la direction du Secrétaire d'Etat à la Politique scientifique P. Courard vers Stockholm pour participer à la remise du Prix Nobel de Physique.



Restore Dakota, Autumn 2013

