



DAKOTA

News

N° 62- Apr 2014
Avr



Electronic Flight Bag



Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Inside Dakota

Blz 7 : De 15 Wing, 50 jaar geleden,
deel 2

Blz 14 : Italië 1990, de Rode Duivels in
de mondiale

Blz 16 : Bemanning C-130 landt in de
gevangenis in Brazzaville

Blz 22 : De Atlas-story, deel 11

Blz 24 : De electronic flight bag, iPads in
de cockpits van de 15 Wing

Blz 26 : 15 Wing in 2014



P 3 : Editorial

P 4 : Inside Dakota

P 7 : Le 15 Wing il y a 50 ans,
deuxième partie

P 14 : Italie 1990, les Diables
Rouges au Mondiale

P 16 : Un équipage C-130 atterrit en
prison à Brazzaville

P 22 : Atlas story, part 11

P 24 : L'electronic flight bag, des
iPads dans les cockpits du
15 Wing

P 26 : Le 15 Wing en 2014

**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

**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

Op het ogenblik dat het eerste van de drie Dakota News-nummers van 2014 verschijnt zijn we blij u te melden dat reeds 456 leden hun lidgeld voor 2014 betaalden. Dit is een groot succes en we danken hen dan ook allen voor hun trouw en steun aan onze vereniging. Desondanks zijn er nog enkele tientallen leden die hun bijdrage niet hernieuwden. Zo dit gebeurde uit vergetelheid hebben ze nog de mogelijkheid om dit te doen en de volgende editie van Dakota News te ontvangen. Twijfelt u of reeds betaalde? Indien er een overschrijvingsformulier in dit nummer zit, dan betaalde u nog niet. Zo niet kan u op beide oren slapen.

Sedert twee jaar verschijnt Dakota News ook in digitale versie (PDF) voor onze leden die dienst doen in de 15 Wing. Het nummer is identiek aan de Dakota News die u ontvangt, maar is volledig in kleur inclusief de foto's. We durven zeggen dat deze versie er wel mooier uitziet. Indien u kennis wil maken met deze versie volstaat het uw naam, adres EN e-mailadres te sturen naar secretariaat@dakota15wing.be. Dan sturen wij u de digitale versie van dit nummer.

Zoals u verder in dit nummer kan lezen heeft onze oproep voor een kandidaat webmaster tot resultaat geleid. We zijn bezig aan de opbouw van een volledig nieuwe Dakota website. We hopen van deze site een interactief communicatiemiddel tussen u en ons te maken. Dit zou de mogelijkheid moeten scheppen om de vier maanden tussen twee opeenvolgende Dakota News-nummers te overbruggen met interessante nieuwtjes over onze vereniging en de 15 Wing.

En wat brengt ons Dakota News 62?

Er is natuurlijk het vervolg van de ode aan de 15 Wing in het militair blad "ONZE MACHT" van 1 april 1963. Zoals in ons vorig nummer publiceren we dit tweede deel ook integraal en in de stijl van toen zonder enige aanpassing of verandering. In 1997 tijdens de Operatie "Green Stream" belandde een bemanning C-130 ongevraagd en onverwacht in de gevangenis van Brazzaville, hun verhaal staat in dit nummer. Verder leest u nog hoe de bemanningen hun zware tas met navigatiedocumenten in de cockpit ingeruild hebben voor de "Electronic Flight Bag". En wist u dat de 15 Wing ook betrokken was bij het wereldkampioenschap voetbal in 1990? Wij wensen u veel leesplezier.

René Hoeben
Voorzitter

Au moment où le premier des trois Dakota News de 2014 va paraître nous sommes heureux de vous informer que 456 membres ont déjà payé leur cotisation pour 2014. C'est un grand succès et nous vous remercions tous pour votre loyauté et votre soutien à notre Association. Néanmoins, il y a encore plusieurs dizaines de membres qui n'ont pas encore renouvelé leur cotisation. Si c'est un oubli, vous avez encore la possibilité de le faire et de recevoir la prochaine édition du Dakota News. Il existe un doute si vous l'avez payé ou non ? Alors il y aura un formulaire de virement dans votre exemplaire, et vous pouvez encore la payer. Si ce n'est pas le cas, vous pouvez dormir sur vos deux oreilles.

Depuis deux ans une version numérique (PDF) du Dakota News est disponible pour nos membres qui servent au 15 Wing. Cette version est identique au Dakota News que vous recevez, mais est entièrement en couleur, y compris les photos. Nous pouvons affirmer que cette version est plus agréable. Si vous voulez prendre connaissance de cette version numérique, il suffit de communiquer votre nom et votre adresse E-mail au secretariaat@dakota15wing.be. Nous vous ferons alors parvenir la version numérique du Dakota News.

Comme vous pourrez le lire dans ce numéro, notre appel pour un candidat webmaster a donné des résultats. Nous travaillons actuellement pour construire un tout nouveau site Dakota. Nous espérons sincèrement que ce site deviendra un moyen communication interactif entre vous et nous. Cela permettra de créer un pont pendant les quatre mois entre deux Dakota News successifs avec des nouvelles intéressantes sur notre association et le 15 Wing.

Que nous propose le Dakota News 62 ?

Il y a, bien sûr, la suite de l'ode au 15 Wing dans la revue militaire « Nos forces » du 1er avril 1963. Comme dans notre dernier numéro, nous publierons intégralement, dans le style de l'époque, la deuxième partie sans changements ou modifications. En 1997, lors de l'opération « Green Stream », un équipage de C-130 a abouti de façon non sollicitées et inattendue dans la prison de Brazzaville, leur récit dans ce numéro. Vous lirez également comment nos équipages ont échangé, dans les cockpits, leurs lourdes mallettes avec les documents de navigation pour le « Electronic Flight Bag ». Et Saviez-vous que le 15 Wing Escadre a également participé à la Coupe du monde de football en 1990? Nous vous souhaitons une bonne lecture

René Hoeben
Président

Inside Dakota

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Belgische postzegel Dakota DC-3?

In november 2013 dienden de postzegelkring "De Postiljon" uit Boortmeerbeek en de VZW Dakota bij Bpost een aanvraag in om in 2016 een postzegel met de DC-3 Dakota uit te geven. In 2016 zal het immers 80 jaar geleden zijn dat de DC-3 bij American Airlines zijn eerste commerciële vlucht maakte en 70 jaar geleden dat de eerste van 41 DC-3s in de Belgische Luchtmacht aankwam.



Timbre-poste belge Dakota DC-3?

En novembre 2013, le cercle philatélique "De Postiljon" de Boortmeerbeek et l'ASBL Dakota ont déposé une demande auprès de Bpost afin de produire, en 2016, un timbre-poste dédié au DC-3 Dakota. En effet, en 2016, il y aura 80 ans que le DC-3 d'American Airlines avait effectué son premier vol commercial, et 70 ans que le premier des 41 DC-3 de la Force Aérienne belge était arrivé.

Het nieuwe jaar 2014 goed ingezet

Op maandag 6 januari waren alle effectieve leden bijeen rondom enkele grills Teppan-Yaki. Dat was een uitstekende gelegenheid om na te praten over de verwezenlijkingen van het voorbije jaar en de plannen voor 2014.

Op maandagmiddag 17 januari legden de Dakota-vrijwilligers even het werk neer om samen de medewerkers en het commando van de 15 Wing te verwelkomen en hen een nieuwjaarsdrink aan te bieden.

Algemene Vergadering 2014

Op woensdag 19 februari vond onze statutaire jaarlijkse Algemene Vergadering plaats.

In 2013 hadden wij 505 leden, een lichte vooruitgang ten opzichte van 2012. Het aantal vrijwillige medewerkers bleef constant.

Een deel van ons verouderd informaticapark werd aangepast of vernieuwd.

Gezien de gezonde financiële toestand, kan het lidgeld op 15 euro behouden blijven.

Projecten voor 2014: breugeliaans festijn voor onze leden op 11 of 18 oktober, inhuldiging van onze gerestaureerde DC-3 en de publicatie van het FATAC-boek.

Restore Dakota

Vorige zomer fietste onze medewerker Johnny Nys door zijn streek en ontwaarde in een voortuintje van een huis in Baal een vliegtuigschroef. Hij belde aan en ontmoette Steven Volckaerts, een man met een hart voor de luchtvaart. Toen bleek dat het een schroef van een DC-3 was, deed Johnny zijn verhaal over onze VZW Dakota en onze DC-3 met maar één schroef. De heer S. Volckaerts was bereid zijn schroef voor onbepaalde tijd aan ons uit te lenen. Dankbaar fietste Johnny naar huis en meldde het goede nieuws over zijn ontdekking aan het Dakota-bestuur.

La nouvelle année 2014 a bien commencée

Le lundi 6 janvier, tous nos membres effectifs se sont réunis autour des grills Teppan-Yaki.

Ce fut l'occasion de parler longuement des réalisations de l'année passée et des plans pour 2014.

Le lundi 17 Janvier, à midi, les bénévoles du Dakota ont temporairement déposé les armes pour accueillir ensemble

le commandant du 15 Wing et ses collaborateurs et leur offrir le verre de Nouvel An.

Assemblée générale annuelle 2014

Le mercredi 19 février a eu lieu notre Assemblée Générale annuelle statutaire.

En 2013, nous comptons 505 membres, une légère progression par rapport à 2012. Le nombre de volontaires reste à peu près constant.

Une partie ancienne de notre parc informatique est mise à niveau.

Compte tenu de la situation financière saine, nous maintenons la cotisation à 15 euros.

Projets pour 2014: festin breughélien pour nos membres le 11 ou 18 octobre, l'inauguration de notre DC-3 restauré et la publication du livre FATAC.

Restore Dakota

L'été dernier, notre collaborateur Johnny Nys parcourait sa région en vélo et découvrit une hélice d'avion dans un jardin à Baal. Il sonna à la porte et a rencontré Steven Volckaerts, un passionné de l'aviation. Quand il est apparu qu'il s'agissait d'une hélice de DC-3, Johnny a raconté l'histoire de notre ASBL Dakota et de notre DC-3 avec une seule hélice. Monsieur S. Volckaerts s'est montré disposé à nous prêter son hélice pour une période indéterminée. Reconnaissant, Johnny retourna à sa maison et a signalé les bonnes nouvelles de sa découverte à la direction du Dakota.

En automne dernier, notre président R. Hoeben a contacté S. Volckaerts et le lundi 25 janvier, l'équipe de Jean Dries



In het najaar nam onze voorzitter R. Hoeben contact op met S. Volckaerts en op maandag 25 januari haalde het team van Jean Dries de schroef op in Baal. Nu we eindelijk over twee schroeven beschikken, kan de restauratie ervan



aangevat worden.

Ondertussen werd de binnenkant van de cabine van onze DC-3 gerestaureerd en geschilderd door de ZAVO-leerlingen, terwijl zij ook verder werkten aan de restauratie van de Pembroke.

We hebben nu twee schroeven en twee motoren, zij werden in april op de Dakota geïnstalleerd. De zoektocht naar de "engine cowlings" of motor-omhulsels door onze project-officier Marc Philips leverde onlangs resultaat op in de Verenigde Staten.

Nieuwe webmaster

Onze website www.dakota15wing.be, enkele jaren geleden ontworpen door onze medewerker J-P. Van Doorselaer, is reeds lang een slapende site omdat J-P door tijdsgebrek de site niet kon opvolgen. Bij onze medewerkers ontbrak de kennis om deze taak over te nemen. Na een oproep in Dakota News 61 vonden we een jeugdige, enthousiaste kandidaat, namelijk Vic Belien. Vic woont in Sint-Niklaas en volgt een opleiding luchtvaart, aspirant-lijnpiloot aan de Katholieke Hogeschool Vives Noord- Campus in Oostende. Hij is een volledige moderne nieuwe website aan het ontwikkelen met de hulp van André Janssens. We hopen de site online te zetten voor einde mei 2014. In afwachting is onze oude website gesloten.



Onze Dakota als middelpunt voor een film

Op 19 en 20 maart maakten de studenten van MAD-faculty Genk (Luca group/Universiteit Leuven faculteit kunsten) opnames voor een filmproject rond kunstschilder Jaak De Koninck. Deze schilder is vooral bekend voor zijn prachtige schilderijen met DC-3 Dakota's die de dozen en

a récupéré cette hélice à Baal. Maintenant que nous avons deux hélices, nous pouvons enfin entamer leur restauration.

Pendant ce temps, l'intérieur de la cabine de notre DC-3 a été restauré et repeint par les élèves du ZAVO tandis qu'ils continuent aussi à restaurer notre Pembroke.

Dorénavant, nous possédons donc deux hélices et deux moteurs. Au mois d'avril, ils seront installés sur notre



Dakota. La recherche des "engine cowlings" ou capots moteurs par Marc Philips, notre project officer, a récemment rapporté ses fruits aux Etats-Unis.

Nouveau webmaster

Notre site www.dakota15wing.be, conçu il ya plusieurs années par JP Van Doorselaer, est depuis quelque temps devenu un site dormant, puisque J-P, par manque de temps, ne pouvait plus l'entretenir. Les connaissances informatiques nécessaires pour reprendre ce travail n'étaient pas disponible au Dakota. Heureusement, après un appel dans le Dakota News 61 nous avons trouvé un candidat jeune et enthousiaste: Vic Belien. Il habite à Sint-Niklaas et suit une formation aéronautique d'aspirant pilote de ligne à la «Katholieke Hogeschool Vives Noorde-Campus» à Ostende. Il conçoit actuellement, avec l'aide d'André Janssens, un tout nouveau et modern site. Nous espérons pouvoir vous le présenter au mois de mai. En attendant nous avons clôturé le vieux site.

Notre Dakota, vedette dans un film

Le 19 et 20 mars, des étudiants de la faculté MAD-Genk (groupe Luca/Université de Louvain Faculté des arts) étaient en tournage pour un film sur l'artiste Jaak De Koninck. Ce peintre est surtout connu pour ses belles peintures de DC-3 Dakota qui décorent les boîtes et les emballages du chocolat «Starbrook Airlines». Le projet a été mené par l'étudiant D. Feytongs, sous la supervision du Professeur D. De Smedt.



de verpakkingen van de chocolade "Starbrook Airlines" sieren.

Het project werd geleid door student D. Feytongs onder toezicht van docent D. De smedt. Samen met J. De Koninck en de actrice Lotte Feyen waren de oldtimer Morris 1950 en onze Dakota de vedettes van de film.

De VZW Dakota dankt:

Julien Vanderzype, voor het schenken van een authentieke bronzen bel van de Belgian Section in de RAF gedurende de Tweede Wereldoorlog.

Quentin Aelvoet, commandant van het 20 Smaldeel, die ons twee speciale badges bezorgde die door de firma Lockheed aan de C-130-bemanningen werden geschonken ter gelegenheid van 40 jaar C-130 in het 20 Smaldeel.

Raoul Juste, die ons twee rolstoelen bezorgde voor gebruik door mindervalide bezoekers.

Steven Volckaerts, voor zijn bereidheid een schroef DC-3 voor onbepaalde tijd uit te lenen aan onze VZW Dakota.

Jaak De Koninck, kunstschilder, voor het schenken van een zeefdruk van een van zijn Dakota-schilderijen.

Verbetering door Crewing 15 Wing: DN 61blz 26:

In het laatste detachement MONUSCO BelDet 58 was commandant C. Deroubaix de detachementscommandant en kapitein W. Martens de boordcommandant van de C-130

Les vedettes du film étaient l'actrice Lotte Geyen, un oldtimer Morris de 1950 et ... notre Dakota.

L'ASBL Dakota remercie:

Julien Vanderzype, pour le don d'une authentique cloche en bronze de la section belge de la RAF pendant la Seconde Guerre mondiale .

Quentin Aelvoet, commandant de la 20 Escadrille, qui nous a donné deux insignes spéciaux qui ont été remis par la firme Lockheed aux équipages C- 130 à l'occasion des 40 ans du C-130 dans la 20 Escadrille.

Raoul Juste, qui nous a donné deux chaises roulantes pour les personnes à mobilité réduite.

Steven Volckaerts, pour avoir accepté de prêter une hélice DC-3 pour une période indéterminée à notre ASBL Dakota.

Jaak De Koninck, artiste-peintre, pour le don d'une copie sérigraphique d'une de ses peintures Dakota .

Erratum par le Crewing du 15 Wing: DN 61 page 26:

Dans le dernier detachement de la MONUSCO BelDet 58, le commandant C. Deroubaix était le chef du detachement et le capitaine W. Martens, le commandant de bord du C-130.

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

NEOS, Kessel-Lo

Ladies Club Belgian Air Force

Vrienden van het Museum 10 Wing, Kleine-Brogel

Senioren Technicum, Sint-Truiden

ONZE MACHT

HALFMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT
VOOR SOLDAAT EN BURGER

In dit nummer :

DE 15^e WING



AUSTRALIË

N^R 83 1 APRIL 1963 48 BLZ 5 F

De 15 Wing 50 jaar geleden, zoals beschreven in "ONZE MACHT", het halfmaandelijks 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 15de Wing Vervoer en Verbindingen op 12 jaar tijd, duizend maal de reis rond de wereld

Deel 2

Een goed voorbereide reis

Vermits we niet goed weten hoe te beginnen, beelden we ons een mooie reis in die de reporters van "Onze Macht" aan de bevoegde overheid van het ministerie van Landsverdediging hebben aangevraagd. Onze aanvraag is aanvaard. Dit betekent dat de Wing belast is met het vervoer van VIP (Very Important Person). Het ministerie heeft de aanvraag overgemaakt aan het Movair bureel, in de schoot van de Staf van de TAF (Tactical Air Force). Movair stippelt de opdracht uit voor de Wing Ops (operaties van de Wing). Dit laatste duidt het smaldeel aan dat het toestel met de bemanning in gereedheid moet brengen.

De piloot biedt zich aan op de dienst operaties waar de sectie Luchtverkeer hem alle inlichtingen verstrekt die nodig zijn om de veiligheid in de lucht te verzekeren: hoogte, tussenlanding, uur van opening en sluiting van de vliegvelden, te volgen weg, bevoorradingspunten van brandstof, enz De piloot. ontvangt er zijn vliegplan terwijl de navigator de nodige kaarten op zak steekt. Op de weerdienst krijgt de vlieger de vereiste inlichtingen over de weersomstandigheden op de te volgen route, alsook de vooruitzichten voor de landing, zowel in België als in het buitenland. De boordradiotelefonist brengt op zijn beurt een bezoek: aan adjudant Van Steenkiste, bewaarder van de bank der kristallen. Hij zal er de gamma kristallen, die nodig zijn voor de radioverbindingen lucht-lucht en lucht-grond in ontvangst nemen.

Wij danken commandant Franssen die zo bereidwillig was om voor ons de geheimen van de voorbereidselen te ontsluiten.

Ondertussen zorgde de sectie catering voor voedsel en drank tijdens de reis. Wij kunnen ons nu naar de luchthaven begeven of beter gezegd naar de afdeling P & F (passagiers- en vracht), waar alle diensten werken zoals

Le 15 Wing il y a 50 ans, 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 2

Un voyage bien préparé

Comme nous ne savons pas par où commencer, imaginons un beau voyage que les reporters de Nos Forces ont demandé à l'autorité compétente du ministère de la Défense nationale.

Puisque notre demande est agréée, le wing est il pas chargé de transporter les VIP (Very Important Person). Le département a donc transmis la demande au bureau Movair, au sein de l'état-major de la TAF (Tactical Air Force). Movair prescrit la mission au bureau opérations du wing. Ce dernier désigne l'escadrille qui en est chargée où l'appareil et l'équipage est à son tour déterminé.

Le pilote se présente au bureau opérations où la section Trafic Aérien lui fournit tous les renseignements lui permettant d'assurer la sécurité de la navigation aérienne, altitude de vol, escale, heure d'ouverture et de fermeture des aérodromes, itinéraires à suivre, points de ravitaillement en carburant, etc... . Le pilote y reçoit son plan de vol, tandis que le navigateur ira se munir des cartes nécessaires. Au bureau météo, le pilote recevra les renseignements sur les conditions atmosphériques de la route, ainsi que les prévisions d'atterrissage, aussi bien pour les escales en Belgique qu'à l'étranger. De son côté, le radio de bord ira rendre visite à l'adjudant Van Steenkiste, grand caissier de la banque des cristaux. Il y recevra la gamme des cristaux nécessaires aux liaisons radio air-air et air-sol.

Nous remercions le commandant Franssen qui a bien voulu dévoiler pour nous les secrets de ces préparatifs.

Pendant ce temps, la section catering a prévu pour le voyage notre ravitaillement en vivres et en boissons. Pour le reste, soyons tranquilles. Nous pouvons nous rendre à l'aérogare, ou plutôt à la section P & F (passagers et fret) où tous les services fonctionnent comme à une aérogare. Ici, on s'occupe activement de toutes les questions de chargement et de déchargement, d'arrimage et

op een normale luchthaven. Hier houdt men zich bezig met lossen en laden, het stouwen van de lading op een evenwichtig verdeelde manier, de douane formaliteiten en onze inschrijving als passagiers. De bekommernis gaat nog verder, want na de gebruikelijke tas koffie, wordt aan de nieuwelingen de raad gegeven de vulpen leeg te maken en zich te ontdoen van ons flesje Keuls water.

Om ons gevoel voor veiligheid te voldoen kunnen wij er nog aan toevoegen dat het bureau voor operaties in nauw contact blijft met «Air Traffic Control» en dat de uitvoering van de opdracht opgevolgd wordt.

Andere opdrachten

Gedaan met die mooie reis. Wij moeten nog verder spreken over de activiteiten van de Wing. Wij bezoeken commandant vlieger Migliavacca, bevelhebber van het 40ste Smaldeel. In een lokaal in de vroegere luchthaven van de Sabena wonen wij een briefing bij voor een parachutage opdracht.

Wij vernemen dat de opdrachten van parachutage en luchtbevoorrading ongeveer 10 tot 15 % van de vlieguren uitmaken. Om 40 mensen te laten springen is een dropping zone van 1.800 op 700 meter vereist, terwijl een vierkant met 500 m zijde volstaat voor het droppen van materieel. Wij blijven ookeven stilstaan bij het aanduidings- en signalisatiesysteem voor de droppingzones bij dag en

d'équilibrage des avions, des formalités douanières et de notre inscription comme passagers. La sollicitude ira plus loin et, après la tasse de café d'usage, elle n'oubliera pas les conseils aux néophytes et ne négligera pas de nous avertir de vider notre porte-plume réservoir ou de renoncer à notre flacon d'eau de Cologne.

Ajoutons, pour parfaire notre sentiment de sécurité, que le bureau opérations reste en contact étroit avec le «Air Traffic Control» et que l'exécution de la mission est surveillée.

D'autres missions

Renonçons à ce beau voyage. Nous avons encore besoin d'encre pour décrire les activités du wing. Nous rendons visite au commandant aviateur Migliavacca, commandant la 40' escadrille. Nous assistons dans les locaux de l'escadrille, ancien aérogare de la Sabena, au briefing d'une mission de parachutage.

Nous apprenons ainsi que les missions de parachutage et de ravitaillement par air occupent de 10 à 15 % des heures de vol. Pour parachuter quarante hommes, une dropping zone (aire d'atterrissage) de 1.800 sur 700 mètres est nécessaire, tandis qu'un carré de 500 m de côté suffit au parachutage du matériel. Nous nous intéressons encore au système de marquage et de signalisation des aires de parachutage de jour et de nuit, direction de l'avion, autorisation de larguer, début et fin de la dropping zone.

Le commandant de la 40 Escadrille nous dira encore que les missions de support logistique, transport de troupes et de matériel, échanges inter escadrilles, voyages vers le champ de tir de Solenzara, manœuvres, évacuation et routes régulières vers les bases logistiques représentent 40 % des heures de vol.

Il nous entretient encore, outre les missions déjà connues, des missions spéciales telles que la formation des équipages, la calibration radar et autres appareils destinés à la navigation aérienne, l'évacuation sanitaire, la photographie à haute altitude, les missions de recherches et de navigation en liaison avec la base de Coxyde et enfin l'entraînement des pilotes de l'unité et des pilotes affectés à des services étrangers au wing.

Nous admirons l'ordonnance des locaux qui abritent les différents organes de

l'escadrille et prenons congé, en jetant un coup d'œil à la jolie volière ou bengalis et autres oiseaux exotiques rappellent aux gars de l'escadrille le souvenir de leurs missions africaines.

Le vertige des chiffres

Qu'on nous pardonne d'imposer à nos lecteurs l'aridité des chiffres. Ils ont leur éloquence. Le moment est venu de leur donner la parole. En douze ans, les appareils du wing en 138.801 heures de vol ont effectué plus ou moins 43.028.300 kilomètres, soit plus de mille fois le tour du monde. Ils ont largué 92.852 parachutistes. Ils ont transporté 115.693 passagers et 17.118 tonnes de fret.

Rien qu'au cours de l'opération Congo du 8 juillet au 31 août



bij nacht, voor de richting van het vliegtuig, de toelating tot springen van de parachutist, begin en einde van de dropping zone. De commandant zegt ons verder dat de opdrachten van logistieke steun, het vervoer van troepen en materieel, uitwisselingen tussen de smaldelen, vluchten naar het schietterrein van Solenzara, oefeningen, evacuaties en regelmatige vluchten naar de logistieke basissen 40 % van de vlieguren in beslag nemen.

De commandant spreekt ons ook over enkele specifieke opdrachten zoals de opleiding van bemanningen, de calibratie van radars en andere apparaten bestemd voor de navigatie, de sanitaire evacuatie, de fotografie op grote hoogte, de opdrachten van opsporing en redding in samenwerking met de basis van Koksijde en tenslotte

voor de training van de piloten van de eenheid en van piloten die dienst doen buiten de Wing.

Wij bewonderen nog de schikking van de lokalen, waarin de verschillende onderdelen van het smaldeel zijn ondergebracht. We nemen afscheid met een een blik op de mooie vogelkooi waarin bengalis en andere exotische vogels voor de mensen van het smaldeel herinneringen aan hun Afrikaanse zendingen oproepen.

Cijfers die ons doen duizelen

Cijfers zijn misschien vervelend maar soms zijn ze zeer sprekend. Op twaalf jaar tijd tellen de toestellen van de 15 Wing 138.801 vliegreuren, waarin ongeveer 43.028.300 kilometer werden afgelegd, wat meer dan duizend maal de reis rond de wereld is. Er zijn 92.852 parachutisten uit de vliegtuigen gesprongen. Zij hebben 115.693 passagiers en 17.118 ton vracht vervoerd.

Alleen reeds tijdens de Kongo operatie van 8 juli tot 31 augustus 1960 hebben de C-119 toestellen van het 20ste en de 40ste Smaldeel 4.744 personen en 1.335 ton materieel vervoerd. Zij volbrachten 1.075 opdrachten, vlogen 3.762 uren en lieten 639 valschermsprongen toe. Gedurende die tijd vervoerden de DC-6 toestellen 686 passagiers, 118 ton vracht, volbrachten 92 opdrachten en telden 494 vliegreuren. De DC-4 vliegtuigen vlogen 96 opdrachten in diezelfde periode met 695 passagiers, 163 ton vracht en telden 540 vliegreuren.

Moeilijk en doeltreffend werk door onderlegd personeel: 24 uur arbeid voor één vlieguur

Het enthousiasme, de toewijding, de bekwaamheid van de bemanningen volstaan niet om met een maximum veiligheid alle opdrachten, die astronomische sommen kosten, te vervullen.

Naast de handarbeiders, de bedienden, de chauffeurs van de «lifters» voor de sectie P&F (Personeel en Vrucht) wier toewijding alle lof verdient, is er een ploeg van hoog gekwalificeerde specialisten die het hunne zowel bijdragen in de smaldelen als in de onderhoudsdienst.

Wij lopen nu door de hangars van het 20ste Smaldeel waar het onderhoud van de C-119 toestellen voor het grootste gedeelte gebeurt. Het werk bestaat uit onmiddellijke herstellingen en uit periodiek nazicht. Het nakijken voor en na de vlucht gebeurt door de boordmechanici. Een volledige onderhoudsbeurt verloopt over 36 maanden. Tijdens die cyclus ondergaat het vliegtuig systematisch inspecties na een periode van 40 uren (kleine inspecties) en na 200 vliegreuren (grote inspecties). Na die 36 maanden geschiedt een algemeen nazicht door de zorgen van de burgerindustrie. Sommige herstellingen worden door het smaldeel zelf uitgevoerd, zoals het occasioneel of systematisch vervangen van motoren, schroeven, boordinstrumenten, enz ...

Belangrijke herstellingen, die de bevoegdheid van het smaldeel te boven gaan, worden toevertrouwd aan de Onderhoudsgroep van de Wing of aan de burgerindustrie. Om een idee te krijgen van het werk van de mecaniciens,



1960, les C-119 de la 20 et de la 40 Escadrille totalisent 4.744 personnes transportées, 1.335 tonnes de matériel, 1.075 missions, 3.762 heures de vol et ont permis 639 parachutages. Pendant ce temps, les DC-6 transportaient 686 passagers, 172 tonnes de fret, accomplissaient 92 missions et inscrivait pour leur compte 495 heures de vol. Quant aux DC-4, ils comptaient 96 missions pour la même période avec 695 passagers, 163 ton de fret et 540 heures de vol.

Le travail obscur et efficace d'un personnel qualifié: 24 heures de travail pour une heure de vol

L'enthousiasme, le dévouement, la compétence des équipages, ne suffiraient pas à assurer en toute sécurité l'accomplissement de ces tâches où les chiffres astronomiques sont monnaie courante.

En dehors des manutentionnaires, des employés, des chauffeurs de «lifters» de la section P & F dont le dévouement suscite tous les éloges, une équipe de spécialistes hautement qualifiés y contribue aussi bien au sein des escadrilles que dans le cadre du groupe de maintenance.

Avant d'aborder celui-ci, parcourons les hangars de la 20 Escadrille où comme dans l'escadrille sœur, l'entretien des C-119 se fait en majeure partie. Le travail comporte les réparations immédiates et les révisions périodiques. D'abord les inspections avant et après vol sont assurées par le mécanicien de bord. Ensuite un cycle complet d'entretien de routine se boucle en 36 mois. Au cours de ce cycle, l'avion subit systématiquement des inspections après chaque période de 40 heures (inspections mineures) et de 200 heures de vol (inspections majeures). Au bout de ces 36 mois, une révision générale est confiée à l'industrie civile. L'escadrille assure encore l'exécution de certaines réparations, le remplacement occasionnel ou systématique d'accessoires tels que moteurs, hélices, instruments de bord, etc...

Les réparations plus importantes et qui dépasseraient la compétence de l'escadrille sont confiées au Groupe de Maintenance ou à l'industrie civile.

Pour avoir une idée du travail que fournissent ainsi les mécaniciens, sachons, que pour une heure de vol de C-119, 24 heures d'entretien sont exécutées au sol. Il est donc inutile de continuer à souligner plus avant l'importance de la maintenance.

moeten wij weten dat één vliegtuig van een C-119, 24 uur onderhoud op de grond vraagt. Het is dus nutteloos nog verder het belang van het onderhoud te onderstrepen.

De onderhoudsgroep, een echte industriële onderneming

Er wachten ons nog verrassingen. Commandant Lebert gaf ons vlug een schets van de samenstelling van de Onderhoudsgroep. Wij staan niet lang stil bij de sectie Bewapening die instaat voor het onderhoud van een tamelijk eenvoudige draagbare bewapening en ook voor de geblindeerde voertuigen die door de Verdedigingseenheid worden gebruikt. De sectie Transport biedt ons een grote verscheidenheid van gespecialiseerde voertuigen: "clarks" (kleine tractoren die voor alles goed zijn), jeeps, kranen, vrachtwagens die met sneeuwruimers kunnen uitgerust worden, geblindeerde voertuigen, ambulances, brandweer en werkhuizen. De ondersectie Brandstof verdeelt verschillende producten.

Verbindingen over 9.000 km afstand

Men moet technicus zijn om u te kunnen spreken over de taak van de sectie Telecommunicaties. Volstond het maar te weten dat de onderafdeling grond verantwoordelijk is voor de radioverbindingen grond-grond en grond-lucht. Zij onderhoudt en herstelt de radio zend- en ontvangstoestellen en beschikt daarvoor over de technische hulp van het radiowerkhuis van de Onderhoudsgroep. Die onderafdeling zorgt zelf voor de montage van de zend- en ontvangstantennes op korte en lange afstand. Wij staan in bewondering voor de "Rhombic antenne" nabij de kazerne Groenveld. Die antenne laat het contact toe met de vliegtuigen die naar Kongo of de Verenigde Staten vliegen op 9.000 km van de basis. De verbindingen gebeuren in morse.

De sectie Telecommunicaties zorgt ook voor de transmissiediensten, de telexen, de cijferdienst en voor de radioverbindingen "point to point". Zij staat ook in voor de goede gang van zaken in de telefoon en telegraaf centrales van de 15de Wing en het ACC (Air Control Center). Het atelier telefonie verzekert het onderhoud en het herstel van een automatische telefooncentrale en een handcentrale. Er zijn voortdurend telefonisten aanwezig op de burgerlijke controletoren. Zij moeten alle bewegingen van binnen- en buitenlandse militaire vliegtuigen aan de dienst operaties van de Wing overmaken.

De sectie Uitrusting, een magazijn met meer dan 30.000 verschillende stukken

De sectie Uitrusting verstrekt aan de Wing alle materieel, voedsel uitgezonderd. Dit gaat van de veters voor hoge schoenen, van broekknopen en de schroeven van

Le groupe de Maintenance, une véritable entreprise industrielle

Nous n'avons pas fini de marcher de surprise en surprise. Ce matin, le commandant Lebert nous a rapidement détaillé la composition du Groupe de Maintenance. Ne nous attardons pas longtemps à la section armement dont le rôle se réduit à l'entretien d'un armement portatif assez simple, ainsi qu'à celui des véhicules blindés mis en œuvre par l'Unité de Défense de la base. Soulignons que la section Transport voit son rôle se compliquer par une très grande diversité de véhicules depuis les clarks (petits tracteurs à tout faire) en passant par les jeeps, les grues, les camions pouvant être équipés de lames chasse-neige, les blindés dont nous parlons plus haut jusqu'aux véhicules spéciaux: ambulance, pompiers, ateliers. La sous-section carburant distribue divers approvisionnements.

Des communications sur 9.000 km de distance

Il faudrait être technicien pour vous entretenir des tâches de la section Télécommunications. Qu'il nous suffise de savoir que la sous-section Sol est responsable des communications radio sol-sol et sol-air. Elle entretient et répare les appareils radio émetteurs et récepteurs et dispose à cette fin de l'aide technique de l'atelier radio du Groupe de Maintenance. Cette sous-section procède elle-même au montage de ses antennes d'émission et de réception à courte et à longue distance. Aux abords de la caserne Groenveld, nous admirons «l'antenne Rhombic», qui permet de maintenir le contact avec des avions se rendant au Congo ou aux États-Unis jusqu'à 9.000 km de la base. Ces liaisons sont assurées en morse.

La section Télécommunications est aussi en charge du centre de transmission, téléprinters, radio "point to point" et le service de chiffrement. Elle met en œuvre les ateliers téléphoniques et téléprinters chargés d'assurer le bon fonctionnement des installations téléphoniques et télégraphiques du 15 Wing et de l'ACC (Air Control Center). L'atelier téléphonie assure l'entretien et la réparation d'une centrale téléphonique automatique et d'une centrale manuelle. Des opérateurs téléphonistes servent en permanence à la tour de contrôle civile. Ils sont chargés de signaler au bureau opérations du wing tout mouvement d'avions militaires belges ou étrangers.

La section d'Équipement, un magasin avec plus de 30.000 pièces différentes

La section d'Équipement fournit au wing tous les matériels à l'exclusion de la nourriture. Ceci va du lacet de bottine et du bouton de culotte, jusqu'aux hélices d'avions et au moindre boulon. Pièces de rechange avion, véhicules, carburants,



vliegtuigen tot de kleinste moer. Wisselstukken voor vliegtuigen, voertuigen, tankwagens, scheikundige producten, kleding, enz... die noodzakelijk zijn voor de vliegende eenheden en diensten, vormen een gamma van meer dan 30.000 verschillende stukken. Men begrijpt het belang van de herbevoorrading en de moeilijkheden om een ingewikkelde boekhouding bij te houden.

Deze afdeling beschikt ook over een elektronische rekenmachine die de verschillende bewegingen registreert en automatisch bestellingen overmaakt aan de depots van de Luchtmacht. Wanneer er een stuk uitgaat wordt dit aan de machine medegedeeld in codevorm. Wanneer de stocks onder een zeker peil komt, rekent de machine de hoeveelheden uit die moeten besteld worden om de stock aan te vullen. Dit cijfer wordt op een geperforeerde steekkaart gezet en overgemaakt aan het Mechanografisch Centrum van de Luchtmacht, en vandaar naar de depots. Nadat de chef van de sectie Uitrusting ons dit ingewikkeld toestel heeft voorgesteld, gaan wij in de nabijgelegen hangars het materieel bezichtigen. In de magazijnen is alles zorgvuldig van een etiket voorzien; en de wisselstukken, de moeren en de nagels zijn gerangschikt als voor een parade. Wat verder zien wij de banden voor de Pembroke, DC-3, DC-4, DC-6 en C-119.

De vliegtuigen, voorwerp van zoveel zorg

Wij gaan nu kijken naar de bestemmingen van dit materieel namelijk de vliegtuigen. Op twee passen van ons staat een helikopter van het Britse leger die hier gastvrijheid heeft gevonden en ons herinnert aan de NATO-band. De basis van Melsbroek krijgt voortdurend bezoek van geallieerden van alle nationaliteiten. Wij werpen even een blik in het comfortabele interieur van een bekoorlijke Pembroke. Wat verder kijken wij eerbiedig naar een motor van een C-119 die op een metalen platform is geplaatst, volledig uitgerust, en klaar om in een recordtijd op een vliegtuig gemonteerd te worden. Wij vernemen nog dat de werkplaats Quick Change (snelle wisseling) op een gelijkaardige manier de motors van de Pembrokes in gereedheid brengt.

De afdeling Onderhoud zorgt voor het onderhoud tweede echelon van de DC-3 en de Pembroke. Dit zijn de periodieke inspecties. De ploegen voor de mechanica, de motoren, de cellen, de elektriciteit, de radio en de de boordinstrumenten, controleren en herstellen op die manier de verschillende delen van het vliegtuig volgens een volledige cyclus.

Een speciale ploeg modificaties voert de technische werken uit die worden voorgeschreven om de vliegveiligheid te verzekeren. Een inspecteur controleert de verschillende werkzaamheden.

produits chimiques, habillement etc... nécessaires aux unités volantes et aux services, forment une gamme de plus de 30.000 pièces différentes. Au cours d'une année 50.000 mouvements ont été enregistrés. On comprendra dès lors l'importance du réapprovisionnement et les difficultés pour tenir à jour une comptabilité compliquée.

Aussi la section dispose-t-elle d'une machine comptable électronique qui tient à jour les différents mouvements, et lance automatiquement des commandes vers les dépôts de la Force Aérienne. Chaque sortie de matériel est communiquée à la machine sous forme de code. Lorsque la balance des stocks descend en dessous d'un certain niveau, la machine calcule les quantités à commander

pour renouveler le stock. Cette donnée enregistrée sur carte perforée est transmise au Centre Mécanographique de la Force Aérienne, puis vers les dépôts. Après que le chef de la section Équipement nous eût présenté cette machine savante, nous passons dans les hangars voisins et rendons visite au matériel. Dans les magasins, soigneusement étiquetées, pièces de rechange, boulons, écrous sont rangés comme pour la parade. A côté, nous admirons les pneus destinés aux Pembroke, DC-3, DC-4, DC-6 et C-119.

Les avions, objets de tant de soins

Mais il y a mieux et plus vivant que le matériel. Il y a ceux qui l'utilisent: les avions. Dans le hangar un hélicoptère en détresse de l'armée britannique a trouvé l'hospitalité et nous rappelle la fraternité OTAN. Constamment la base de Melsbroek reçoit d'ailleurs la visite d'alliés de toute nationalité. Au passage, nous visitons l'intérieur confortable d'un gentil Pembroke. Plus loin, nous présentons nos respects à un moteur de C-119 monté sur chantier métallique, complètement équipé et prêt

à être monté sur un avion en un temps record. Nous apprenons ainsi que l'atelier Quick Change (échange rapide) prépare également de cette façon les moteurs de Pembroke.

La section Maintenance effectue l'entretien deuxième échelon des DC-3 et des Pembrokes, c'est à dire les inspections périodiques. Les équipes de mécaniciens, moteurs, cellules, électriciens, radio, instruments de bord contrôlent et réparent de cette façon les différentes parties de l'avion suivant un cycle complet.

Une équipe de modification effectue les travaux techniques prescrits par les exigences de la sécurité. Un inspecteur



Het atelier Hydraulica houdt zich bezig met het nazicht en het herstellen van de remsystemen van de C-119. Het voert testen uit om de lekken in de onderdelen van het hydraulische systeem op te sporen.

Om het op de grond houden van de vliegtuigen tot een minimum te beperken, zijn er bestendig wisselstukken ter beschikking. De wisselstukken worden grondig onderzocht en getest. Daarna worden de onderdelen die stuk zijn vervangen en aan een controle onderworpen.

Het atelier Pneumatiek herstelt en test de pneumatische onderdelen van het vliegtuig Pembroke en bereidt de opeenvolgende vervangingen van het bandenstel van het vliegtuig voor. Dit werkhuis verzekert ook het nazicht en de montage van de wielen van de Dakota en de Pembroke.

Onze gids brengt ons ook nog in het atelier Magnaflux. Het betreft hier een controleprocedé van onderdelen die samengesteld zijn uit verschillende metalen. Die onderdelen zijn voorafgaandelijk gemagnetiseerd en worden besprenkeld met een oplossing van poederijzer. De ijzerdeeltjes kruipen in de eventuele spleten en barsten en laten toe deze te ontdekken. Het onbruikbare stuk wordt dan gedeclasseerd.

Het werk van de ploegen vliegtuig elektriciens is omvangrijk. Zij kijken de onderdelen van de DC-3 en de Pembroke na en voeren de voorgeschreven wijzigingen uit. Zij zorgen dat gans het elektrisch gedeelte van de motoren C-119 en Pembroke op punt wordt gesteld, en dat het klaar is om gemonteerd te worden. De elektriciens controleren en testen de generators en de starters van alle vliegtuigtypes. Tenslotte zorgen zij voor het volledig onderhoud van de batterijen.

Wij mogen echter het atelier Radio-Radar niet vergeten. Dit verzekert het onderhoud van al de radio- en radarapparaten van de Wing. Het vervangt de defecte uitrustingen en levert hulp bij de depannage. Het waakt ook over de bevoorrading van vervangstukken voor de verschillende apparaten en voor de werktuigen die er voor nodig zijn.

Laten we tenslotte opmerken dat, gezien het relatief beperkt aantal, de DC-6 en DC-4 toestellen volledig door de Sabena onderhouden worden.

Nog andere ateliers

Onze gids leidt ons naar een hele reeks werkplaatsen waar men op grote schaal knutselt: een schrijnwerkerij om de best uitgeruste bij te doen verbleken. Klaar voor alle werken zowel aan de meubilering op de grond, als voor de bijhorigheden van een vliegtuig. Verder een smidse waar we een vliegtuigladder kunnen bewonderen die kan uiteengenomen worden en die kan mee genomen worden op zendingen om de VIP het majestueus afdalen uit het vliegtuig te vergemakkelijken. Een plaatijzerwerkplaats waar alle deuken weggetoverd worden, een atelier voor mechaniek waar men een sneeuwruimer in gereedheid brachten een schildersatelier. Het atelier parachutes en overlevingsmaterieel trekt onze aandacht. Eerste sergeant-majoor Labiau stelt ons de mooie dinghies voor die we reeds kennen. Ze zijn perfect uitgerust voor alle omstandigheden, o.a. met scoutmessen en pistolen met lichtkogels. Aangesteld voor het onderhoud van de valschermen, geven eerste sergeant Bracken en korporaal Neyskens ons een demonstratie van het opvouwen der valschermen. Daarna gaan we in de droogzaal wat warme lucht vangen.

contrôle les différents travaux.

L'atelier Hydraulique s'occupe de l'inspection et de la remise en état des ensembles de freins des C-119. Il exécute les tests des fuites des accessoires et tuyauteries du système hydraulique.

Afin de limiter au minimum le maintien au sol des avions, des ensembles de rechange sont constamment disponibles. L'échange est pratiqué et testé. Après quoi les pièces défectueuses sont remplacées et soumises au contrôle.

L'atelier Pneumatique répare et teste les accessoires pneumatiques de l'avion Pembroke et prépare le remplacement successif de cet appareil. Cet atelier assure également l'inspection et le montage des roues de Dakota et de Pembroke.

Notre guide nous amène encore dans l'atelier Magnaflux. Ici, on procède au contrôle de certains accessoires composés de différents alliages ferreux. Ces accessoires préalablement magnétisés sont soumis à l'aspersion d'une solution contenant du fer en poudre. Les particules de fer vont se loger dans les fissures et les crevasses éventuelles et permettent de déceler celles-ci. La pièce défectueuse est alors déclassée.

Le travail des équipes d'électriciens avion est complexe. Celles ci exécutent l'inspection de tous les accessoires de DC-3 et de Pembroke et pratiquent les modifications éventuelles prescrites. Elles vérifient et raccordent la partie électrique des moteurs C-119 et Pembroke prêts à être montés. Elles pratiquent le contrôle et les essais des génératrices et des démarreurs de tous les types d'avions. Enfin, elles effectuent l'entretien complet des accumulateurs.

Il nous reste à ne pas oublier l'atelier Radio-Radar. Celui ci assure la maintenance de tous les appareils radio et radar du wing. Il veille également au remplacement des équipements défectueux et fournit son aide au dépannage. Il veille également à l'approvisionnement en pièces de rechange des différents appareils et de l'outillage qui lui est confié.

Signalons enfin, pour en terminer avec la maintenance des appareils que, vu le nombre relativement réduit, les DC-6 et les DC-4 sont entièrement entretenus par la Sabena, sous contrat.

D'autres ateliers, encore

Notre guide nous entraîne vers toute une série d'ateliers où l'on pratique le bricolage sur une grande échelle: une menuiserie à faire pâlir d'envie le casernement le plus riche et apte à tous les travaux, aussi bien pour le mobilier au sol que pour les accessoires d'avion; une forge où nous admirons une échelle roulante démontable qui pourra être emportée sous tous les cieux pour permettre aux VIP une descente majestueuse d'avion; une tôlerie où tous les débosselages sont possibles; un atelier de mécanique où nous assistons à la préparation d'une lame de chasse neige; et un atelier de peinture.

L'atelier parachutes et matériel de survie retient notre attention. Le premier sergent-major Labiaux nous y présente les beaux dinghies que nous connaissons. Ils sont parfaitement équipés pour toutes circonstances: couteaux de boy scouts, pistolets et lance fusée. Préposés à l'entretien des parachutes, le premier sergent Bracken et le caporal Neyskens effectuent pour nous une

We stellen vast dat, zowel voor het onderhoud en de veiligheid van de toestellen als voor de instandhouding en de constructie van het materieel en van de uitrusting op de

démonstration de pliage. Après quoi, nous allons prendre un peu d'air chaud dans la salle de séchage.

Ainsi, tant pour l'entretien et la sécurité des appareils



grond, een gans leger van stille werkers instaat waarvan de taken onontbeerlijk zijn. Het zijn de duizend raderen van een doelmatige en perfect geoliede organisatie.

Alles is nog niet gezegd

Dit werkpanorama van smaldelen, secties en ateliers van de 15de Wing Vervoer en Verbindingen is reeds lang genoeg, doch niet volledig. Er is nog het Centrum voor Exploitatie en Fotografische Studies (CEFS) dat de fotografen levert voor de luchtopdrachten die door de 15de Wing uitgevoerd worden ten voordele van het Militair Geografisch Instituut, het 1ste BE Korps, het Kunstpatrimonium en andere organismen. Dit centrum voert nog andere opdrachten uit en maakt zowel land- als luchtfoto's. De foto's die deze reportage illustreren getuigen er van.

Vermelden we nog de minder gekende opdrachten van de militaire politie en van de eenheden voor de verdediging van de vliegvelden. We zullen trachten ze U in een andere reportage voor te stellen.

De activiteiten van de 15de Wing beperken zich niet tot de talrijke luchtopdrachten en tot het onderhoudswerk. In het domein van de sport en de cultuur heeft de eenheid zich verschillende keren kunnen onderscheiden. "Onze Macht" heeft reeds vele malen de gelegenheid gehad dit te vermelden. De Wing is een der eenheden die de meeste abonnementen tellen op ons tijdschrift. Proficiat voor onze cicerone, kapitein Vermeire, piloot en opvoedingsofficier en voor zijn adjunct, de dynamische sergeant Desutter.

Alle sporten worden bij de Wing beoefend. Men organiseert zelfs binnen de eenheid talrijke inter-smaldeel competities. Vermelden we de wisselbikers Commandant Gentbrugge voor de voetbal, Kapitein Gerard voor de cross-country, Sergeant Decaigny voor de massacross en Kapitein Paesschierssens voor volleybal. Deze sportevenementen werden georganiseerd ter herinnering aan vroegere sportlui van het vliegend personeel, die vielen in bevolen opdrachten.

Zonder twijfel zal in dit domein de 15 VVbW ons nog in de gelegenheid stellen over haar te spreken. Laten wij hulde brengen aan het enthousiasme van haar piloten, aan de bekwaamheid van haar specialisten en aan de toewijding van allen. Moge de 15 Wing langs de weg van de vooruitgang steeds naar nieuwe horizonten vliegen!

R.M.

que pour la conservation et la construction du matériel de servitude et de l'équipement au sol, tout un peuple de travailleurs obscurs, mais dont les tâches sont utiles à l'ensemble, constituent les mille rouages d'une organisation efficace et parfaitement huilée.

Nous n'avons pas tout dit

Bien que déjà suffisamment long, ce panorama du travail des escadrilles, sections et ateliers du 15 Wing de Transport et de Communications reste incomplet. Il aurait fallu encore vous présenter le Centre d'Exploitation et d'Études photographiques (CEEP) qui fournit les photographes pour les missions aériennes effectuées par le 15 Wing au profit de l'Institut Géographique Militaire, du 1 BE Corps, du Patrimoine Artistique et d'autres organismes. Ce centre remplit encore d'autres missions et exécute bien des travaux de photographies terrestres et aériennes; les photos qui illustrent ce reportage en témoignent. Mentionnons encore les missions moins connues de la police militaire et des unités de défense des aérodromes. Nous essayerons de vous les présenter à l'occasion d'un autre reportage.

Les activités du 15 Wing ne se limitent pas aux nombreuses missions aériennes et à l'absorbant travail d'entretien. Dans le domaine sportif et culturel, l'unité s'est distinguée à plusieurs reprises et «Nos Forces» a eu l'occasion de le signaler. Le wing compte parmi les unités où il y a le plus d'abonnés à notre revue. Grâce en soient rendues à notre cicerone, le capitaine Vermeire, pilote et officier d'information et à son adjoint, le dynamique sergent Desutter.

Tous les sports sont pratiqués au wing qui organise, à l'intérieur de l'unité même, de nombreuses compétitions inter-escadrilles. Mentionnons les challenges Commandant Gentbrugge en football, Capitaine Gérard en cross-country, Sergeant Decaigny de cross de masse et Capitaine Paesschierssens en volley-ball. Ces événements sportives ont été instituées en souvenir d'anciens sportifs du personnel navigant tombés en service commandé. Mais nul doute que, dans ces domaines, le 15 WTC nous fournira encore l'occasion de parler de lui. En attendant qu'hommage soit rendu à l'enthousiasme de ses pilotes, à la compétence de ses spécialistes, au dévouement de tous. Que le 15 Wing vole de progrès en progrès vers des horizons toujours nouveaux.

du

”

Par Axel Vermeesch

Après s'être classés premiers en 1988 et 1989 dans le

la Suisse, le Portugal et le Luxembourg, les Diables Rouges partent pleins d'optimisme en Italie en juin 1990 pour y jouer en phase de poule contre la Corée du Sud, l'Uruguay et l'Espagne.



Le 11 juin, le Falcon-20 CM-02 (commandant de bord J. Vingerhoets) emmène le premier ministre Wilfried Martens, son secrétaire privé Henk Schutyser, le ministre des Communications et des Réformes Institutionnelles J-L. Dehaene et son épouse à destination de Villafranca. Le jour suivant, à Vérone, ils assistent au premier match des Belges dans la phase de poule contre la Corée du Sud. Le prince Philippe et sept autres ministres se rendent aussi à Vérone. Les Diables Rouges gagnent leur premier match 2-0.

Le 12 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne.

Op 11 juni brengt de Falcon-20 CM-02 (boordcommandant J. Vingerhoets) premier Wilfried Martens, zijn secretaris Henk Schutyser, minister van Verkeerswezen en Institutionele Hervormingen J-L. Dehaene en zijn echtgenote naar Villafranca. In Verona wonen zij s' anderendaags de eerste wedstrijd bij van de Belgen in de poulefase tegen Zuid-Korea. Ook prins Filip en nog andere zeven ministers reiden naar Verona. De Rode Duivels winnen hun eerste match met 2-0. Na de wedstrijd vliegt de Falcon-20 CM-02 terug naar Melsbroek met het echtpaar Dehaene, terwijl de tweede Falcon-20 CM-01 (boordcommandant

Après le match, le CM-02 retourne à Melsbroek avec à son bord les époux Dehaene tandis qu'un deuxième Falcon-20 CM-01 (commandant de bord F. Antheunis) décolle de Melsbroek à destination de Villafranca, d'où il repartira le lendemain pour emmener le premier ministre W. Martens à Venise pour une visite à la biennale avant son retour en Belgique.

Les Diables Rouges gagnent également le second match dans la phase de poule contre l'Uruguay avec un score de 3-1, mais perdent le troisième match contre l'Espagne 1-2. La Belgique est deuxième

deuxième ainsi qu'aux huitièmes de finale! La tension est à son comble à Bruxelles.

Suivant le «Laatste Nieuws», un débat important s'est déroulé le mercredi 20 juin à la Chambre. Il s'agit en effet de

Le 13 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 14 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 15 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 16 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 17 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 18 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 19 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 20 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 21 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 22 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 23 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 24 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 25 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 26 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 27 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 28 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 29 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 30 juin, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 1er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 2er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 3er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 4er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 5er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 6er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 7er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 8er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 9er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 10er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 11er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 12er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 13er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 14er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 15er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 16er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 17er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 18er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 19er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 20er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 21er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 22er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 23er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 24er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 25er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 26er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 27er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 28er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 29er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 30er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 31er juillet, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 1er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 2er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 3er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 4er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 5er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 6er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 7er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 8er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 9er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 10er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 11er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 12er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 13er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 14er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 15er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 16er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 17er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 18er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 19er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 20er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 21er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 22er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 23er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 24er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 25er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 26er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 27er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 28er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 29er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 30er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 31er août, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 1er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 2er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 3er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 4er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 5er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 6er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 7er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 8er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 9er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 10er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 11er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 12er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 13er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 14er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 15er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 16er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 17er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 18er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 19er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 20er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 21er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 22er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 23er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 24er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 25er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 26er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 27er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 28er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 29er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 30er septembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 1er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 2er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 3er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 4er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 5er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 6er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 7er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 8er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 9er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 10er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 11er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 12er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 13er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 14er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 15er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 16er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 17er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 18er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 19er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 20er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 21er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 22er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 23er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 24er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 25er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 26er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 27er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 28er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 29er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 30er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 31er octobre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 1er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 2er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 3er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 4er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 5er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 6er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 7er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 8er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 9er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 10er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 11er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 12er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 13er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 14er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 15er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 16er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 17er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 18er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 19er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 20er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 21er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 22er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 23er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 24er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 25er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 26er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 27er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 28er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 29er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 30er novembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 1er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 2er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 3er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 4er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 5er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 6er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 7er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 8er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 9er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 10er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 11er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 12er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 13er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 14er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 15er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 16er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 17er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 18er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 19er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 20er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 21er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 22er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 23er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 24er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 25er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 26er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 27er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 28er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 29er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 30er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne. Le 31er décembre, le Falcon-20 CM-02 part pour l'Espagne.

hoog gespannen in Brussel.

Volgens Het Laatste Nieuws grijpt op woensdag 20 juni in de kamer een belangrijk debat plaats. Er moet immers u i t g e m a a k t worden of de parlementairen volgende week dinsdag als supporters naar Italië zullen vliegen



met een charter of met de Boeing-727 van de Luchtmacht. J-L. Dehaene is de initiatiefnemer en betreft fractieleiders Cortois (PVV) en Willockx (SP) in het complot zonder medeweten van kamervoorzitter Notomb. Zaventems kamerlid F. Vermeiren betoogt dat de Luchtmacht niet in concurrentie mag treden met de burgersector en raadt aan prijs te vragen bij het privé-bedrijf ABELAG. Als blijkt dat het prijskaartje ongeveer 500.000 BF is voor een toestel met 20 plaatsen, wordt toch aangeklopt bij de Luchtmacht. Daar kan men in een Boeing-727 met 120 plaatsen stappen voor 1200 BF per WK-reiziger; dit lijkt haalbaar. Maar als het niet mogelijk is het vliegtuig vlug vol te krijgen valt de trip voor de match België-Spanje morgen in het water.

De parlementaire voetbalfanaten geven het niet op en kijken vooruit naar dinsdag 26 juni, dag waarop België in Bologna de 8ste finale speelt tegen Engeland. De Boeing staat klaar op de tarmac in Melsbroek. Alles zal er van afhangen of er genoeg kandidaten zijn (desnoods mogen ook partners en kinderen mee) en of alle fracties belangstelling tonen, om te vermijden dat achteraf wordt geroddeld. De Mondiale-koorts stijgt dus ook in de Kamer!

Niettegenstaande meerderheid en oppositie elkaar voor één keer gevonden hadden, vloog de Boeing van de Luchtmacht niet naar Italië op 26 juni. Het werd een zwarte dag want de Rode Duivels verloren in de laatste minuut van de verlengingen tegen Engeland met 1-0. Het was het einde van een mooi verhaal voor coach G. Thys en zijn vedetten M. Wilmots, M. Preud'homme, L. Clijsters, E. Scifo, E. Gerets, J. Ceulemans en M. Degryse.



Aérienne. J-L. Dehaene a pris cette initiative et implique les chefs de groupe Cortois (PVV) et Willockx (SP) dans le complot à l'insu du président de la Chambre Nothomb. Le sénateur de Zaventem F. Vermeiren fait valoir que la Force Aérienne ne peut pas entrer en concurrence avec le secteur privé et conseille de demander une offre de prix à la compagnie privée ABELAG. Lorsqu'il apparaît que pour un avion à 20 places il faudrait compter sur une dépense de près de 500.000 FB, la Force Aérienne est consultée. Celle-ci propose un Boeing-727 de 120 places pour la somme de 1200 FB par passager «Coupe du Monde», ce qui est abordable. Mais si l'on ne parvient pas à remplir l'avion très vite, le voyage pour le match Belgique-Espagne tombera demain à l'eau.

Les parlementaires fanatiques de football ne s'avouent pas vaincus et se voient déjà le mardi 26 juin à Bologne où la Belgique jouera la huitième de finale contre l'Angleterre. Le Boeing est prêt sur le tarmac de Melsbroek. Tout dépendra du nombre de candidats-passagers (au besoin, les partenaires et enfants peuvent les accompagner) et de l'intérêt ou non des autres groupes parlementaires, ceci afin d'éviter par après les commérages. La fièvre du



Mondial monte donc aussi à la Chambre!

Même si pour une fois la majorité et l'opposition ont travaillé main dans la main, le Boeing de la Force Aérienne ne décollera pas pour l'Italie le 26 juin. Ce fut une journée noire. En effet les Diables Rouges ont perdu dans la dernière minute des prolongations contre l'Angleterre avec un score de 1-0. Ce fut la fin d'une belle aventure pour le coach G. Thys et ses vedettes M. Wilmots, M. Preud'homme, L. Clijsters, E. Scifo, E. Gerets, J. Ceulemans et M. Degryse.



Maart 1997:

In de marge van de operatie "Green Stream"

Bemanning C-130 landt in de gevangenis in Brazzaville

Door Axel Vermeesch en Eddy Vercruysse

Inleiding

Begin 1997 lijkt er in Zaïre, na 32 jaar, een einde te komen aan het "regime Mobutu". De rebellen van de "Alliance des Forces Démocratiques pour la Libération" (AFDL) onder leiding van Laurent-Désiré Kabila zetten vanuit Oost-Congo hun veroveringstocht in naar Kinshasa. Zij worden in alle dorpen en steden triomfantelijk onthaald. Op maandag 16 maart nemen zij Kamina in op 400 km van Lubumbashi, hoofdstad van de koper-provincie Shaba.

Op zaterdag 22 maart beslist de Belgische regering onverwacht om troepen naar Zaïre te sturen om voorbereid te zijn op evacuatie van landgenoten bij eventuele gevechten tussen de AFDL-rebellen en het Armée Nationale Congolaise (ANC) in Kinshasa en andere grote steden. België zal bijgestaan worden door Franse troepen en zal hulp krijgen van Amerikaanse transportvliegtuigen. President Mobutu, nog altijd overtuigd van zijn macht, weigert buitenlandse troepen in zijn land toe te laten. De regering Verhofstadt I beslist paracommando's over te vliegen naar Congo-Brazzaville, een buurland van Zaïre. Op 23 maart start de operatie "Green Stream".

Gedurende de laatste week van maart 1997 worden 550 paracommando's met steuntroepen en materieel overgebracht naar Brazzaville en Pointe-Noire. De 15 Wing zet acht C-130's en de twee B-727's in, en wordt gesteund door een vliegtuig van Sobelair en een USAF C-5 Galaxy. De operatie wordt ter plaatse bevolen door de kolonels F. Van de Weghe (bevelhebber Regiment Paracommando) en G. Van Eeckhout (bevelhebber 15 Wing). Als president Mobutu op 8 april de noodtoestand afkondigt, worden de Belgische troepen in Brazzaville nog versterkt met 200 man uit België.

Mars 1997:

En marge de l'opération «Green Stream»

L'équipage C-130 atterrit en prison à Brazzaville

Par Axel Vermeesch et Eddy Vercruysse

Introduction

Début 1997, après 32 années, le «Régime Mobutu» semble tirer vers sa fin. Les rebelles de l'«Alliance des Forces Démocratiques pour la Libération» (AFDL) sous commandement de Laurent-Désiré Kabila poursuivent leur conquête depuis l'Est du Congo vers Kinshasa. Ils sont triomphalement accueillis dans toutes les villes et les villages. Le 16 mars ils prennent Kamina, principale ville de la province du Shaba connue pour son cuivre.

Le samedi 22 mars, le Gouvernement Belge décide soudainement d'envoyer des troupes au Zaïre pour être prêt à évacuer des concitoyens en cas de combats entre les rebelles AFDL et l'Armée Nationale Congolaise (ANC) à Kinshasa et d'autres grandes villes. La Belgique bénéficiera du support de troupes françaises et d'avions de transport américains. Le Président Mobutu,



toujours convaincu de sa puissance, refuse l'accès de troupes étrangères à son territoire. Le Gouvernement Verhofstadt I décide de déployer des para-commandos au Congo-Brazzaville, pays limitrophe du Zaïre. L'opération «Green Stream» débute le 23 mars.

Pendant la dernière semaine de mars 1997, 550 paracommandos sont déployés vers Brazzaville et Pointe-Noire avec les troupes d'appui et leur matériel. Le 15 Wing engage huit C-130 et deux B-727. Ils sont appuyés par un avion de la SOBELAIR et un C-5 Galaxy USAF. L'opération est commandée sur place par les colonels Van de Weghe (Commandant du Régiment Para-commando) et G. Van Eeckhout (commandant du 15 Wing). Quand, le 8 avril, le Président Mobutu proclame l'état d'urgence les troupes belges à Brazzaville sont encore renforcées par 200 militaires de Belgique.

Zondag 23 en maandag 24 maart (Melsbroek – Brazzaville)

Zondagavond 23 maart 1997 om 19u20 vertrekt de eerste C-130 naar Congo-Brazzaville. Aan boord zijn twaalf paracommando's die de Belgische ambassade in Kinshasa zouden bewaken en een twintigtal verkenners om de opvang van de rest van de Belgische troepen voor te bereiden.

Het wordt een lange opdracht voor de bemanning van de CH-09: boordcommandant B. Praet, copiloten T. Fabre en V. Carlier, navigator P. Martou, flight engineer E. Vercruysse, loadmasters F. Segers en D. Vanderwauwen, technicus P. Declerck, en P. Verhaegen van de sectie inlichtingen. Na tussenlandingen in Malaga en Niamey moest een extra tussenlanding gemaakt worden in Libreville om met een maximum aan brandstof toe te komen in Brazzaville waar er weinig brandstof was. Na 25 uren gepesteed te hebben begeven de mannen van de 15 Wing zich in de namiddag van 24 maart van het vliegveld Maya-Maya naar Hotel Cosmos in het centrum van Brazzaville.

Na het avondeten nemen zij met zes de enige taxi die voor het hotel staat om naar Hotel Méridien te gaan. Daar zouden zij met de Sabena-vertegenwoordiger een oplossing bespreken voor het probleem van de brandstofvoorrading van de vliegtuigen gedurende de ganse operatie. De copiloten T. Fabre en V. Carlier blijven in het hotel.

De taxi is amper vertrokken of hij wordt klem gereden door enkele "technicals". Bewapende bendeleden springen van hun zwaarbewapende open voertuigen. De bemanning begrijpt niet wat er gebeurt. Er komen heel veel nieuwsgierigen rond de voertuigen staan. Zij roepen en tieren en maken ons duidelijk dat het verboden is met zes in een taxi te zitten! Flight engineer E. Vercruysse hoort iemand in zijn walkietalkie roepen: "We hebben ze, die Amerikanen!" Zou dat een verklaring voor onze aanhouding kunnen zijn? Later zal blijken dat er inderdaad reeds Amerikanen in Brazzaville waren.

De Belgen blijven kalm en willen hun papieren tonen, maar niemand van de bende blijkt geïnteresseerd. Op de vraag



van kapitein B. Praet om zich te legitimeren volgt er tumult; ook excuses aan te bieden helpt niet. In het tumult komt een politiecamion aangereden en de Belgen moet instappen. Ook de zwarte taxichauffeur wordt aangehouden en zijn taxi wordt in beslag genomen.

Dimanche 23 et lundi 24 mars (Melsbroek – Brazzaville)

Le premier C-130 décolle vers le Congo-Brazzaville le 23 mars 1997 à 20h20 avec à son bord douze paracommandos qui devront assurer la protection de l'Ambassade à Kinshasa et une douzaine d'éclaireurs qui devront préparer l'accueil du reste des troupes belges.

Ce sera une longue mission pour l'équipage du CH-09: commandant de bord B. Praet, copilotes T. Fabre et V. Carlier, navigateur P. Martou, flight engineer E. Vercruysse, loadmasters F. Segers et D. Vanderwauwen, techniciens



P. Declerck, et P. Verhaegen de la section renseignement. Après des escales techniques à Malaga et Niamey une nouvelle escale doit être effectuée à Libreville afin d'atterrir à Brazzaville avec un maximum de carburant car il n'y avait que peu de carburant à destination. Après avoir effectué des prestations de 25 heures, l'équipage et le personnel du 15 Wing se rend de l'aérodrome de Maya-Maya vers l'hôtel Cosmos au centre de Brazzaville.

Après le repas du soir, ils prennent à six le seul taxi qui se trouve devant l'hôtel pour se rendre à l'hôtel Méridien. Ils devaient y coordonner une solution pour le manque de carburant avec un responsable Sabena et ce, pour l'ensemble de l'opération. Les copilotes T. Fabre et V. Carlier restent à l'hôtel.

Le taxi vient juste de démarrer qu'il est immédiatement bloqué par quelques «technicals». Des membres d'une bande armée sautent de leurs véhicules ouverts et lourdement armés. L'équipage ne comprend pas ce qui lui arrive. De nombreux badauds s'amassent autour du véhicule. Ils crient et hurlent pour nous faire clairement savoir qu'il est interdit de prendre un taxi à six! Le flight engineer E. Vercruysse entend une personne crier dans son walkie-talkie: «Nous les avons, ces Américains!». Ce serait l'explication de notre arraisonnement? Plus tard, il apparaîtra en effet que quelques Américains étaient déjà à Brazzaville.

Les Belges restent calmes et veulent montrer leurs papiers, mais aucun membre de la bande ne semble intéressé. Lorsque le capitaine B. Praet demande de se légitimer, il s'ensuit un tumulte. Présenter des excuses n'aide pas non plus. Dans le tumulte un camion de police arrive et les

Na een korte rit worden zij afgezet in een luguber gebouw APC genaamd (Ancien Prison Congolais), het is nu 21u. Als de "chef poste" de bemanning vraagt al hun papieren en persoonlijke bezittingen af te geven weigeren zij. B. Praet vraagt vruchteloos om een verklaring af te leggen en de Belgische ambassade en Hotel Cosmos op te bellen.



Nu wordt de sfeer dreigend. Iemand roept: "Julie worden opgesloten!" Versterking wordt opgeroepen. Plots stormen tien gewapende politiemannen in uniform de kamer binnen. Hardhandig en met de wapens op hen gericht wordt de bemanning weggeleid en opgesloten in een vochtige lange gang verlicht door een klein lampje. In de duisternis ontwaren zij een vijftigtal zwarten. Twee kleine lokalen geven uit in de gang. Achteraan in de gang is een klein hok van waaruit een vreselijke stank uitwerpselen en urine komt. Sommige zwarten benaderen de Belgen en bieden hen aan hen tegen betaling te beschermen. Vele van de Afrikanen zijn uitgehongerd omdat hun familie geen voedsel bracht naar de APC.

De Belgen proberen er de moed in te houden niettegenstaande niemand begrijpt wat er gebeurt. Er zit ook een Fransman in de gang, ook deze avond aangehouden omdat hij reed in een geleende auto. Het is nu ongeveer 26 uren geleden dat de CH-09 opsteeg in Melsbroek. Sommigen proberen te slapen op de betonnen vloer, maar dat lukt niet.

In de loop van maandag 24 maart, vertrekken uit Melsbroek nog elf vliegtuigen naar Brazzaville: zeven C-130's en twee B-727s van de 15 Wing, een C-5 Galaxy van de USAF, en een B-767 van Sobelair. De bevelhebber van de 15 Wing, zit in de eerste van de zeven C-130's.

Dinsdag 25 maart (Brazzaville)

's Morgens om 5 uur gaat de deur open. Twee zwarte mannen komen binnen, houden appel en geven de zwarte gevangenen allen een karwei. Daarna heffen zij een lied aan dat door allen hard meegezongen wordt: "Dieu merci pour la journée!" De Belgen luisteren en kijken vermoeid en verbaasd toe.

Belges doivent y embarquer. Le chauffeur de taxi africain est aussi arrêté et son taxi est confisqué.

Après un court déplacement, ils sont débarqués dans un lugubre bâtiment nommé APC (Ancienne Prison Congolaise). Il est maintenant 21 h. Le «chef poste» leur demande de lui donner tous leurs papiers et leurs biens personnels, ce qu'ils refusent. B. Praet demande sans succès de faire une déclaration et de téléphoner à l'ambassade de Belgique et à l'hôtel Cosmos. L'ambiance est maintenant menaçante. Un quidam crie: «vous allez être incarcérés!». Du renfort est appelé. Soudainement dix policiers armés se ruent dans la pièce. L'équipage est amené brutalement et sous la menace d'armes est enfermé dans un long couloir humide, éclairé par une petite ampoule. Dans les ténèbres ils distinguent cinq autres Africains. Deux autochtones vomissent dans le couloir. Au fond du couloir se trouve un réduit duquel émane une odeur atroce et coule de l'urine. Quelques Africains approchent les Belges et leur proposent leur protection contre rétribution. La plupart des Africains sont affamés parce que leurs familles n'ont pas apporté de nourriture à l'APC.

Les Belges essayent de garder le moral malgré le fait que personne ne comprend ce qui se passe. Un Français se trouve aussi dans le couloir. Il a également été arrêté ce soir parce qu'il conduisait un véhicule prêté. Il y a maintenant environs 26 heures que le C-130 a décollé de Melsbroek. Certains essayent de dormir sur le sol bétonné mais en vain.

Dans le courant du lundi 24 mars, onze avions décollent encore de Melsbroek vers Brazzaville: sept C-130 et deux B-727 du 15 Wing, un C-5 Galaxy de l'USAF, et un B-767 de la Sobelair. Le commandant du 15 Wing, est à bord du premier des sept C-130.

Mardi 25 mars (Brazzaville)

Au matin, la porte s'ouvre vers 5 hr Deux Africains entrent, font l'appel et donnent des corvées aux seuls Africains. Ils fredonnent ensuite une chanson qui est reprise en cœur par tous: «Dieu merci pour la journée!». Les belges écoutent et observent fatigués et étonnés.

Lorsque vers 8 hr le Français est libéré, un vent d'espoir renaît. Il va prévenir l'Ambassade Belge et l'hôtel Cosmos. C'est ainsi que la nouvelle passe vers Bruxelles via Paris.



Et de fait, il est 10 h quand la porte du couloir s'ouvre soudainement et il est gentiment annoncé que le problème des Belges va être résolu. Une heure plus tard, les six Belges sont amenés auprès du commandant de poste. Ils

Als de Fransman rond 8u vrijgelaten wordt is een greintje hoop. Hij zal de Franse ambassade en Hotel Cosmos op de hoogte brengen. Zo bereikt het nieuws Brussel via Parijs. Inderdaad, het is 10u als plots de deur van de gang open gaat en vriendelijk aangekondigd wordt dat het probleem van de Belgen zal opgelost worden. Een uur later worden de zes Belgen tot bij de postcommandant gebracht. Hij zegt hen dat het niet veilig is met teveel passagiers in één taxi te zitten en verwijt hen dat ze onbeleefd waren geweest tegenover dienaren van de staat Congo-Brazzaville. Aan de ingang van het APC-gebouw verwelkomt een lachende copiloot T. Fabre zijn collega's.



Ondertussen was het bericht dat er zes militairen van de 15 Wing opgepakt zijn in Brazzaville langs diplomatieke en militaire kanalen tot in België geraakt. Enkele generaals maken zich druk en zijn bezorgd. Zij kunnen niet anders dan hopen dat de bevelhebber van de 15 Wing de zaak ter plaatse oplost.

In een wagen van de Belgische ambassade worden de zes mannen in Hotel Cosmos gebracht. Daar zijn deze morgen reeds enkele van de Belgische bemanningen toegekomen.

De bevelhebber van de 15 Wing, die denkt dat hij zijn bemanningen kent, is ervan overtuigd dat B. Praet en zijn mannen genoten hebben van het nachtleven in Brazzaville en daardoor "in de bak" raakten. Hij is woedend, luistert niet naar hun verhaal, geeft hen het bevel naar het vliegveld te gaan en met de verkenningsploeg heen en terug te vliegen naar Pointe Noire, en bij terugkomst in Brazzaville onmiddellijk terug naar Melsbroek te vliegen. In de late avond landt de CH-09 terug in Brazzaville en de doodvermoeide bemanning maakt zich klaar voor de lange vlucht terug naar Melsbroek. Bij het opstijgen heeft zij af te rekenen met een oververhitting van een motorturbine waardoor terug geland wordt en het vertrek uitgesteld wordt.

Woensdag 26 maart (Brazzaville – Melsbroek)

Het is rond middernacht als de CH-09 opstijgt voor een lange vlucht naar Melsbroek met tussenlanding in Libreville (Gabon). Rond 15u zet B. Praet zijn C-130 veilig neer op Melsbroek. De bemanning heeft vandaag 14 uur gevlogen en heeft geen bed meer gezien sedert zondagmorgen 23 maart, de dag waarop zij uit Melsbroek vertrok!

Als de bemanning zich meldt in de operatiecel van de 15 Wing laat de bevelvoerende officier haar weten dat zij morgen vroeg met de CH-05 vol materiaal terug naar Brazzaville moet vliegen zonder navigator in de bemanning. P. Martou moet in de operatiecel van de 15 Wing blijven; "à la guerre comme à la guerre!" Zij die willen, gaan vlug naar huis om wat uit te rusten.

Donderdag 27 op vrijdag 28 maart (Melsbroek – Brazzaville)

Om 7u30 is de bemanning van B. Praet terug in de Wing Operations te Melsbroek om de vlucht terug naar Brazzaville

leur dit que trop de passagers dans un taxi est dangereux et il leur reproche d'avoir été impolis avec des serveurs de l'état Congo-Brazzaville. A l'entrée du bâtiment APC ils sont accueillis par le copilote T. Fabre hilare.

Entre-temps la nouvelle que six militaires du 15 Wing sont incarcérés à Brazzaville est parvenue en Belgique via les canaux diplomatiques et militaires. Certains généraux s'énervent et sont soucieux. Ils ne peuvent qu'espérer que le commandant du 15 Wing pourra résoudre le problème sur place.

Les six sont conduits à l'hôtel Cosmos dans un véhicule de l'Ambassade. Ils y retrouvent quelques équipages belges qui ont déjà atterri ce matin à Brazzaville.

Le commandant du 15 Wing, qui croit connaître ses équipages, est persuadé que B. Praet et son équipe ont profité de la vie nocturne de Brazzaville et sont de ce fait atterri en «taule». Il est en colère, n'écoute pas leurs explications, leur donne l'ordre de rejoindre leur avion et de voler aller et retour vers Pointe Noir avec l'équipe de reconnaissance et enfin, dès leur retour à Brazzaville de retourner immédiatement à Melsbroek. Le CH-09 revient à Brazzaville en fin de soirée et l'équipage, mort de fatigue, se prépare pour le long vol de retour vers Melsbroek. Au décollage il doit tenir compte d'une surchauffe d'un des moteurs turbine et doit revenir et atterrir. Le départ est ajourné.

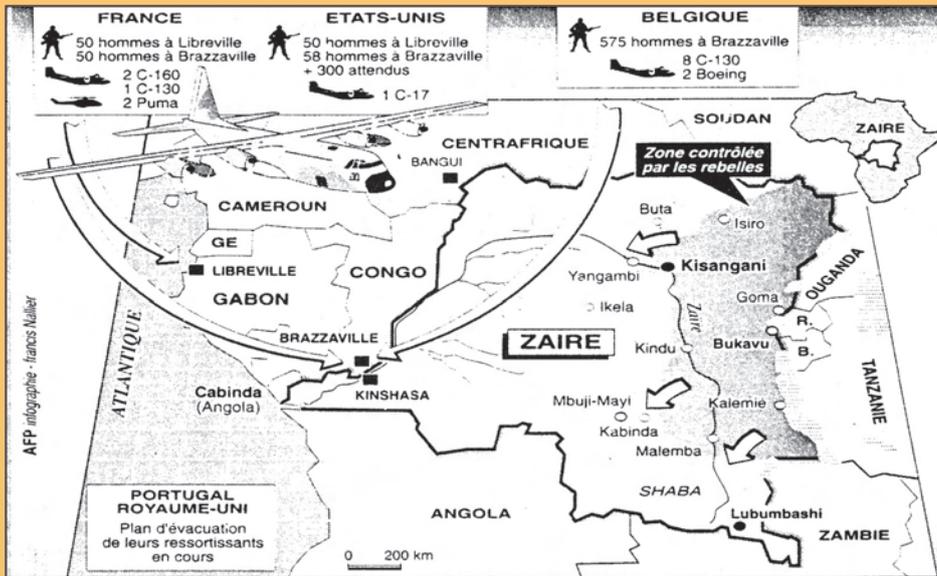
Mercredi 26 mars (Brazzaville – Melsbroek)

C'est environ minuit que le CH-09 décolle pour ce long vol vers Melsbroek avec escale technique à Libreville (Gabon). Vers 15 h, B. Praet atterrit son C-130 en sécurité à Melsbroek. L'équipage a effectué ce jour-là 14 heures de vol et il n'a plus vu de lit depuis dimanche soir 23 mars, le jour de leur départ de Melsbroek.

Quand l'équipage se présente à la cellule opérations du 15 Wing, l'officier en charge leur fait savoir qu'il doivent repartir le lendemain à l'aube vers Brazzaville avec le CH-05 plein de matériel et sans navigateur dans l'équipage. P. Martou doit rester à la cellule opérations du 15 Wing; «à la guerre comme à la guerre!». Ceux qui le souhaitent rentrent vite chez eux pour s'y reposer un peu.

Du jeudi 27 au vendredi 28 mars (Melsbroek - Brazzaville)

A 7h30 l'équipage B. Praet est déjà de retour au Wing Operations de Melsbroek pour y préparer son nouveau vol



vers Brazzaville. Avec le chargement à bord des escales seront nécessaires à Malaga et à Niamey. Une nouvelle escale devra être effectuée à Libreville pour atterrir à Brazzaville avec un maximum de carburant. Vers 10hr, le CH-05 met le cap vers le sud. A Malaga le ravitaillement en carburant se passe très bien. Il est 21hr30 et la nuit est tombée depuis longtemps lorsque l'Hercules atterrit à Niamey (Niger). Le pompage de la quantité de carburant nécessaire à bord de l'avion sera long. Un peu avant minuit, le CH-05 disparaît dans la nuit africaine pour un vol d'un peu moins de quatre heures vers Libreville. Bien qu'ils soient trois pilotes, le vol est difficile. Vu l'absence de navigateur, l'un d'eux devait suivre

voor te bereiden. Met de lading die aan boord is zullen tussenlandingen nodig zijn in Malaga en in Niamey. Nog een derde landing wordt geëist in Libreville om met zoveel mogelijk brandstof in Brazzaville te landen. Rond 10u zet de CH-05 koers naar het zuiden. In Malaga verloopt de brandstofbevoorrading vlot. Het is 21u30 en reeds lang donker als de Hercules in Niamey (Niger) landt. Het duurt een tijd alvorens de vereiste hoeveelheid brandstof in het vliegtuig gepompt wordt. Iets voor middernacht verdwijnt de CH-05 de zwarte Afrikaanse nacht in voor een vlucht van een kleine vier uur naar Libreville. Alhoewel ze met drie zijn, krijgen de piloten het moeilijk. Een van hen moet permanent de navigatie in het oog houden, gezien de afwezigheid van de navigator. Boordcommandant B. Praet verkeert in een soort comateuze toestand. Flight engineer E. Vercruysse houdt met één oog de instrumenten van de motoren in de gaten. Loadmasters F. Segers en D. Vanderwauwen zorgen om beurt voor goede sterke koffie in de cockpit. Gedurende de bevoorradingstop in Libreville, waar ze gelukkig gewoon zijn Belgische C-130's bij te tanken, stond flight engineer E. Vercruysse rechtstaand te slapen. Het is 4u30 als coploot T. Fabre opstijgt voor de laatste etappe naar Brazzaville. De bemanning heeft geen oog voor de prachtige zonsopgang op het einde van de vlucht. Het is vrijdag 28 maart 6u30 als de CH-05 veilig op het vliegveld Maya-Maya staat naast de zeven andere C-130's van het 20 Smaldeel; 24 uur nadat de bemanning gisteren thuis uit bed stapte! Iedereen checkt in in Hotel Cosmos en verdwijnt rond 8u30 naar de kamer voor een welverdiende rust vooraleer de andere bemanningen ontwaken.

In het 20 Smaldeel werd gesproken over de "suicide crew" en de "suicide mission". Voor de bemanning van B. Praet begon de operatie Green Stream zondag 23 maart om 7u30. Tot vandaag vrijdag 28 maart 8u30 verliepen 121 uren.



la navigation en permanence. Le Commandant de bord, B. Praet, tombe dans une sorte d'état comateux. Le flight engineer E. Vercruysse tient un œil sur les instruments moteurs. Les loadmasters F. Segers et D. Vanderwauwen se relayent dans le cockpit pour offrir un bon café fort. Heureusement qu'ils étaient habitués à ravitailler des C-130, car pendant le ravitaillement du carburant à Libreville le flight engineer E. Vercruysse dormait debout. Il est 4hr30 lorsque le copilote T. Fabre décolle pour la dernière étape vers Brazzaville. L'équipage ne profite pas du merveilleux lever de soleil à la fin du vol. Il est vendredi 28 mars 6hr30 quand le CH-05 atterrit en sécurité sur l'aérodrome de Maya-Maya et retrouve les sept autres C-130 de la 20 Escadrille, 24 heures après que l'équipage s'était levé la veille à la maison! Chacun fait son check in à l'Hôtel Cosmos et disparaît vers 8hr30 dans les chambres pour un repos bien mérité avant que les autres équipages ne se réveillent.

A la 20 Escadrille certains parlent de «crew suicide» et de «mission suicide».

Pour l'équipage B. Praet l'opération Green Stream a commencé le dimanche 23 mars à 7h30. Quelques 121 heures se sont écoulées jusqu'aujourd'hui 28 mars 8h30. Pendant cette période, l'équipage a été en prison 14 heures et il a travaillé (prestations) 82 heures. Ils ont passé 46 heures dans le cockpit du C-130 lors de 13 vols. Heureusement, ils ont eu 15 heures de repos à la maison en Belgique.

In die periode heeft de bemanning 14 uren gevangen gezeten en 82 uren gewerkt (prestaties); 46 uren werden in de C-130 cockpit doorgebracht gedurende 13 vluchten. Gelukkig hadden zij ook 15 uren rust thuis in België. Of de vliegveiligheid hier niet in het gedrang kwam werd nooit in vraag gesteld. Niemand waagt het ook maar een kritisch woord te uiten tegenover de bevelhebber 15 Wing. "Flight safety first" bleek in moeilijke stresserende omstandigheden plots niet primordiaal!

Zaterdag 29 maart (Brazzaville – Pointe-Noire)

President Mobutu geeft nog steeds geen toestemming om de Belgische militairen naar Kinshasa over te brengen. De paracommando's worden ondertussen gestationeerd zowel in Brazzaville als in Pointe-Noire aan de Atlantische Oceaan. De bemanning van B. Praet vertrekt vandaag naar Pointe-Noire, waar zij zal blijven tot 3 april en enkele dagen rust genieten. Enkele C-130's worden daar gestationeerd om de para's te laten springen in plaats van zich te vervelen.

Het vervolg

De paracommando's in Brazzaville verlaten hun kampementen niet, tenzij om in rubberbootjes te oefenen om de brede Zaire-stroom over te steken naar Kinshasa, mocht het nodig zijn.

Half mei maakt Laurent-Désiré Kabila, rebel sedert 1964, met zijn jonge rebellen een blijde intrede in Kinshasa. President Mobutu vlucht met zijn klaarstaande B-727 het land uit op 16 mei om via Pointe-Noire naar Marokko te vliegen. Enkele bemanningen zijn op het vliegveld van Pointe-Noire getuige van deze gebeurtenis. Ondertussen



zijn de C-130's verspreid over de vliegvelden van Brazzaville en Pointe-Noire van waaruit de Belgische para's oefensprongen uitvoeren. Overal in Congo wordt feest gevierd en de gevreesde gevechten en onlusten blijven uit. Rebellenleider J-D. Kabila roept zichzelf uit tot president op 17 mei. (foto B-727 E. Vercruysse)

Vanaf 25 mei beginnen de bemanningen van de 15 Wing de troepen terug te brengen naar Melsbroek. Als L-D. Kabila op 29 mei de eed aflegt als nieuwe president van de Democratische Republiek Congo hopen de Congolezen op betere tijden! Maar tot op vandaag blijft de ellende voor hen voortduren.

Nadat de laatste Belgische C-130's met de para's op 31 mei uit Brazzaville vertrokken zijn breken ook daar rellen uit.



Personne ne s'est demandé si la sécurité aérienne n'avait jamais été mise en danger. Personne n'a émis de critique à l'encontre du commandant du 15 Wing. «Flight safety first» ne semble plus être primordial dans les circonstances difficiles et stressantes!

Samedi 29 mars (Brazzaville – Pointe-Noire)

Le Président Mobutu ne donne toujours aucune autorisation pour que des C-130 rejoignent Kinshasa. Entre-temps, les para-commandos sont stationnés aussi bien à Brazzaville qu'à Pointe-Noire au bord de l'Océan Atlantique. L'équipage B. Praet décolle ce jour vers Pointe-Noire où il restera jusqu'au 3 avril et où il pourra profiter de quelques jours de repos. Quelques C-130 y sont stationnés pour pouvoir y larguer des paras et éviter qu'ils ne s'ennuient.

La suite

Les para-commandos de Brazzaville ne quittent pas leur campement, sauf pour se rendre à bord de canots pneumatiques et s'entraîner à traverser le large fleuve Zaire vers Kinshasa, en cas de nécessité.

Mi-mai, Laurent-Désiré Kabila, rebelle depuis 1964, fait avec ses jeunes rebelles son entrée joyeuse à Kinshasa. Le Président Mobutu s'enfuit du pays à bord de son B-727 toujours prêt pour s'envoler vers le Maroc via Pointe-Noire. Quelques équipages sont sur l'aérodrome de Pointe-Noire et sont témoins de ces événements. Entre-temps les C-130 sont déployés sur les aérodromes de Brazzaville et Pointe-Noire d'où les paras belges effectuent des sauts d'entraînement. La fête est à l'ordre du jour partout au Congo et ni les combats, ni les désordres craints n'auront lieu. Le chef des rebelles J-D. Kabila se proclame président le 17 mai.

A partir du 25 mai, les équipages du 15 Wing commencent le rapatriement des troupes vers Melsbroek. Lorsque le 29 mai, L-D. Kabila prête serment comme nouveau président de la République Démocratique du Congo, les Congolais espèrent des temps meilleurs! Mais jusqu'à ce jour ils continuent à vivre dans la misère.

Après le départ de Brazzaville du dernier C-130 belge avec les paras le 31 mai, les troubles débutèrent.



“The Atlas story” (11)

Door Mike Arren en Axel Vermeesch

December 2013

– Op 4 december 2013 wordt bevestigd dat de Spaanse Luchtmacht slechts 14 van de 27 Atlassen die zullen worden geleverd in gebruik zal nemen. Aanvankelijk werd gemeld dat Spanje zijn teveel aan A400M zou verkopen, maar nu zouden deze toestellen gestockeerd worden. Deze beperking is niet alleen door de economische crisis, maar ook omdat Spanje de aanschaf van Airbus A330-200 tanker-transport wil veiligstellen.

De eerste Atlas zal waarschijnlijk in januari 2016 in de SOC2-configuratie geleverd worden en de laatste in

2022.

– Op 5 december heeft de A400M voor de eerste maal effectief in vlucht bijgetankt van een C-160 Transall. Nadat eerdere “droge” contacten met een Vickers VC-10 niet zo vlot verliepen, verliep het eerste “natte” contact perfect.

– Op 13 december begon in Sevilla de eindassemblage van de eerste Atlas voor de RAF, de MSN16, de tiende Atlas in de productielijn. MSN16 zal bij de RAF de registratie ZM400 krijgen. De planning voorziet dat de laatste van de 22 vliegtuigen aan de RAF zal geleverd worden in 2021. Er blijft nog een optie bestaan op drie toestellen die eerder uit de bestelling geschrapt werden.

– De Franse Luchtmacht voerde op 29 december 2013 de eerste operationele opdracht uit met de A400M MSN08 (F-RBAB). Van Orléans bracht het toestel in 6 uur en 40 minuten 22 ton materiaal naar Bamako (Mali) voor de operatie Serval. Met deze A400M bracht de minister van Defensie J-Y. Le Drian een bezoek aan de Franse troepen in Gao, en bezocht hij Tsjaad en Niger.

Januari 2014

Op 7 januari wordt bekend dat de Luftwaffe zijn eerste Atlas in november of december 2014 zal ontvangen. In 2016 en 2017 zullen 20 Atlassen in dienst komen, terwijl

Par Mike Arren et Axel Vermeesch

Décembre 2013

– Le 4 décembre 2013, l’aviation espagnole a confirmé que seulement 14 des 27 Atlas devant être livrés, seront utilisés. Auparavant, il avait été signalé que l’Espagne vendrait ses A400M en surplus, mais maintenant ces appareils seraient stockés. Cette restriction n’est pas seulement due à la crise économique, mais aussi parce que l’Espagne veut s’assurer la livraison du tanker Airbus A330-200.

Le premier Atlas sera probablement livré en janvier 2016 dans la configuration SOC2 et le dernier en 2022.

– Le 5 décembre, l’A400M a ravitaillé pour la première fois en vol un C-160 Transall. Après quelques ravitaillements sans problèmes «à sec» avec un Vickers VC-10, un premier ravitaillement «humide» s’est parfaitement déroulé.

– Le 13 décembre a commencé l’assemblage final du premier Atlas pour la RAF, le MSN16, le dixième Atlas dans la chaîne de production. Le MSN16 a reçu à la RAF l’immatriculation ZM400. La planification a prévu que le dernier des 22 avions sera livré à la RAF en 2021. Il existe une option sur trois autres appareils qui ont été précédemment supprimés de l’ordre d’achat.

– L’Armée de l’air française a effectué le 29 décembre 2013 sa première mission opérationnelle avec l’A400M MSN08. D’Orléans, l’appareil a livré, pour l’opération Serval, 22 tonnes de matériel à Bamako (Mali) en 6 heures 40 minutes.

Avec cet A400M le ministre de la défense J-Y. Le Drian a mené une visite aux troupes françaises stationnées à Gao, il a également visité le Tchad et le Niger.

Janvier 2014

Le 7 janvier, il est annoncé que la Luftwaffe recevra son premier Atlas en novembre ou décembre 2014. En 2016 et 2017 encore 20 seront pris en charge, tandis que le C-160 Transall sera en 2019 complètement retiré de service.

Février

– La Turquie n’ayant pas accepté son premier Atlas, cela pose des problèmes avec Airbus. Le premier appareil turc a été toutefois livré aux mêmes normes que les deux premiers Atlas livrés avec succès à l’armée de l’air française.

Mais la Turquie a l’intention d’acheter pour ses A400M un système d’auto-défense chinois qui n’est pas compatible avec les systèmes occidentaux.

– Le Chili qui avait signé en 2005 une intention d’achat de trois A400M, a laissé savoir le 27 février son intérêt pour l’achat de six avions. L’Atlas est mieux adapté au milieu poussiéreux du Chili que l’Embraer KC-390 brésilien et

de C-160 Transall in 2019 volledig uit dienst gaat.

Februari

– Omdat Turkije zijn eerste Atlas niet wil aanvaarden ontstaan problemen met Airbus. Het eerste Turkse toestel voldoet nochtans aan dezelfde normen van de eerste twee Atlas-toestellen die door de Franse Luchtmacht succesvol worden ingezet.

Maar Turkije is van plan om voor zijn A400M-vliegtuigen een zelfverdedigingssysteem van Chinese makelij aan te schaffen dat niet compatibel is met Westerse systemen.

– Chili, dat in 2005 een intentieverklaring ondertekende voor de aankoop van drie A400M's, laat op 27 februari weten interesse te hebben voor de aankoop van zes toestellen. De Atlas is beter geschikt voor de stoffige Chileense omgeving dan de Braziliaanse Embraer KC-390 en kan 10 ton meer vervoeren. Mocht Chili de Atlas aankopen, dan zou het een aantal van de 13 overtollige Atlassen van Spanje overnemen.

Maart

– In het kader van testen op lange afstandsvluchten en steun en onderhoud op niet-militaire andere vliegvelden heeft een A400M van het Multinational Entry into Service Team (MEST) van 10 tot 14 maart de eerste vlucht over de Atlantische Oceaan uitgevoerd. Het toestel steeg op van Orléans en landde 6 uur later op Sal (Kaapverdische Eilanden) vooraleer verder te vliegen naar Cayenne (Frans Guyana) en Fort-de-France (Martinique).

– Op 12 maart werd het testprogramma voor het parachuteren van materiaal succesvol beëindigd. Hierbij heeft een van de Grizzly's gedurende 11 vluchten – gespreid over twee weken – in totaal 26 containers en andere platformen van 255 kg tot 4 ton via de laadklep achteraan en 11 bundels van 15 kg tot 320 kg via de achterste zijdeuren gedropt op een dropzone nabij Toulouse.

peut transporter 10 tonnes de plus. Si le Chili achète des Atlas, ils seraient alors prélevés sur les 13 Atlas espagnols en surplus.

Mars

-Dans le cadre des tests en vol sur des longues distances et le soutien et l'entretien sur des aérodromes non militaires, un A400M du Multinational Entry into Service Team (MEST) a effectué du 10 au 14 mars un premier vol au-dessus de l'Atlantique. L'appareil a décollé d'Orléans et a atterri six heures plus tard à Sal (Îles du Cap Vert) avant de voler à Cayenne (Guyane Française) et Fort-de-France (Martinique).

– Le 12 mars, le programme de test pour le parachutage de matériel s'est terminé avec succès. Un des Grizzly a terminé avec succès 11 vols de largage – répartis sur deux semaines – de 26 conteneurs et autres plates-formes de 255 kg à 4 tonnes par la rampe arrière et 11 colis de 15 kg à 320 kg par les portes latérales sur une zone de largage près de Toulouse.

De Electronic Flight Bag: iPads in de cockpits van de 15 Wing

Door Axel Vermeesch

Tot alle cockpits van de C-130 gemoderniseerd waren in 1996 hadden de piloten en de navigator de handen vol met vliegkaarten, meteo-documenten, dikke boeken met naderings-, opstijg- en landingsprocedures en plannen van militaire en civiele vliegvelden.

Om elk punt in het systeem van luchtwegen te vinden had de navigator zes sets kaarten bij: Amerikaanse en Engelse uitgegeven door Defensie en de civiele Jeppesen voor het "upper airway system" en het "lower airway system". Verder had hij nog geografische landkaarten, Loran-kaarten en plottingkaarten bij. Voor opdrachten naar Amerika en Afrika werd een kleine bibliotheek in een metalen koffer meegenomen met alle informatie van alle vliegvelden in dat werelddeel. Indien de Atlantische Oceaan of de Sahara moet overvlogen worden had de navigator nog een valies bij met boeken en tabellen om aan "celestial navigation" te doen; plaatsbepaling door gebruik van sterren en andere hemellichamen.

Na het beëindigen van de modernisatie van de C-130 cockpits in 1996 verdwenen de navigators uit de cockpits van de 15 Wing. In de nieuwe moderne cockpits met "flight management computers", INS en GPS, en flatscreens was navigatie niet langer een uitdaging, maar bleef de papierlast voor de bemanning voor het grootste deel bestaan.

Nu streeft luitenant-kolonel Bruno Beeckmans, boordcommandant C-130 en adjunct commandant van de



Vlieggroep 15 Wing, naar volledige papiervrije cockpits in de 15 Wing. Hij doopte zijn project "Electronic Flight Bag" (EFB). Hij deed inspiratie op gedurende een cursus

L' Electronic Flight Bag: des iPads dans les cockpits du 15 Wing

Par Axel Vermeesch

Avant que tous les cockpits des C-130 ne soient modernisés en 1996, les pilotes et les navigateurs avaient les mains pleines de cartes aéronautiques, de documents météo, de grosses publications avec les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage et les plans des aéroports civils et militaires.

Pour pouvoir retrouver n'importe quel point dans le système des routes aériennes, le navigateur avait besoin de six sets de cartes: américaines et anglaises éditées par



la Défense et les Jeppesen civils pour le «upper airway system» et le «lower airway system». De plus il emmenait encore des cartes topographiques, des cartes Loran et des cartes de «plotting». Pour des missions en Amérique ou en Afrique, une petite bibliothèque se retrouvait dans un coffre métallique avec toutes les informations sur tous les aérodromes de cette partie du monde. S'il fallait survoler l'Océan Atlantique ou le Sahara, le navigateur emmenait en plus une valise avec publications et tables pour effectuer du «celestial navigation»: déterminer sa position à l'aide des étoiles et d'autres astres.

Après la modernisation avionique C-130 en 1996, les navigateurs sont disparus des cockpits du 15 Wing. Dans les nouveaux cockpits modernes avec «flight management computers», INS et GPS, la navigation n'était plus une gageure, mais, pour l'équipage, la charge de travail «papier» persistait en grande partie.

Actuellement, le lieutenant-colonel Bruno Beeckmans, commandant de bord C-130 et commandant adjoint du Groupe de Vol 15 Wing, ambitionne un cockpit sans aucun papier au 15 Wing. Il a baptisé son projet «Electronic Flight Bag» (EFB). Il a trouvé sa source d'inspiration pendant un



testpiloot in Canada en startte het EFB-project bij zijn terugkomst in België in januari 2010.

Op de Staf Defensie kreeg hij de steun van A. François en J. Van Belle en werd het project in juni 2012 goedgekeurd door de Directie Materiaalbeheer. De testcampagne werd achter de schermen geleid door Arnaud Bouche (MR Syst A/T) en testpiloot Denis Gochel.

De hardware van de EFB is een iPad. De iPad's vervangen alle papieren Jeppesen vliegdocumentatie en worden centraal beheerd op de Sectie Documentatie van de Vlieggroep. Voortaan nemen de piloten drie iPad's mee in plaats van een paar zware valiezen. Bij langdurige opdrachten in het buitenland wordt een tweede reserve iPad voorzien.

Met de EFB heeft de bemanning de volledige laatste versie van de wereldvliegdocumentatie beschikbaar in een 662 gram wegende tablet! De "updates" gebeuren door het "EFB back office" en de EFB-administrator commandant-vlieger Lesley Peeters in het Smaldeel Operations Management. Via hun iPad zullen de piloten ook actuele meteorologische en luchthaveninformatie kunnen opvragen alsook de NOTAMs (Notice to Airmen) door het gebruik van software Apps. Geleidelijk zullen meer en meer mogelijkheden toegevoegd worden, zoals reporting via e-mail en toegang tot technische documentatie van de vliegtuigen.

EFB en papieren vliegdocumentatie vertegenwoordigen een aanzienlijke uitgave voor Defensie; beide behouden zou een onverantwoorde keuze zijn. Sedert september loopt een "test & evaluation" periode op alle types vliegtuigen. Gedurende die periode nemen de piloten zowel de EFB als de papieren vliegdocumentatie mee. Om de piloten te sensibiliseren voor de gevaren die deze nieuwe technologie meebrengt wordt een "operational risk management file" aangemaakt; en om iedereen snel te verwittigen van gebreken of problemen wordt een "EFB safety report" opgemaakt en ingevoerd.

Maar zeker Het vervangen van de papieren Jeppesen-informatie is de eerste maar zeker niet de laatste stap. Rapportering via iPad zal de volgende toepassing zijn, waardoor de informatiekring korter zal worden en er veel sneller kan ingegrepen worden ten goede van de technici, de bemanning en de klant.

Volgens luitenant-kolonel B. Beeckmans en zijn EFB-team werd de proefperiode eind december 2013 succesvol afgesloten en zullen de bemanningen van de 15 Wing als eersten in de wereld, vanaf 2014, in "paperless transport aircraft cockpits" vliegen.

cours de test-piloot au Canada et a démarré son projet EFB dès son retour en Belgique en janvier 2010.

A l'état-major de la Défense, il a reçu l'appui d'A. François et de J. Van Belle et le projet a été approuvé par la Direction Générale Material Resources en juin 2012. La campagne de test a été menée dans les coulisses par Arnaud Bouche (MR Syst A/T) et le test-pilote Denis Gochel.

Le hardware de l'EFB est un iPad. Ces iPad remplacent toute la documentation de vol Jeppesen sur papier et sont gérés de manière centrale à la Section Documentation du Groupe de Vol. Désormais, les pilotes emportent trois iPad à la place d'une paire de valises bien lourdes. Un deuxième iPad de réserve est prévu pour les longues missions à l'étranger,

Avec l'EFB, l'équipage dispose de la dernière version de la documentation aéronautique mondiale disponible et ce, dans une tablette qui ne pèse que 662 grammes! Les «updates» sont assurés par le «EFB back office» et l'administrateur EFB, le commandant aviateur Lesley Peeters de l'Escadrille Operations Management. Via leur iPad, les pilotes pourront aussi demander les dernières informations météorologiques ainsi que les «actuels» des informations d'aérodrome et les NOTAM's (Notice to Airmen) et ceci en faisant appel à des Apps. Différentes autres applications seront graduellement disponibles comme le «reporting» via e-mail et l'accès à la documentation technique des avions.

L'EFB et la documentation de vol papier représentent un budget considérable pour la Défense. Conserver les deux serait injustifiable. Une période de «test & evaluation» est en cours depuis septembre sur tous les types d'avions. Pendant cette période les pilotes emportent tant l'EFB que la documentation papier. Un «operational risk management file» a été créé pour sensibiliser les pilotes aux dangers que ces nouvelles technologies peuvent entraîner et,



en vue d'avertir chacun le plus rapidement possible de déficiences ou de problèmes, un «EFB safety report» est rédigé et distribué.

Mais il est sûr que le remplacement des Jeppesen en papier est la première mais certainement pas la dernière étape. Introduire des rapports via l'iPad sera la prochaine application. Ainsi, le flot d'information sera plus court, permettant une intervention beaucoup plus rapide au bénéfice des techniciens, de l'équipage et du client.

Selon le lieutenant-kolonel B. Beeckmans et son EFB-team, la période des tests a été terminée avec succès fin 2013. A partir de 2014, les équipages du 15 Wing seront les premiers au monde à voler dans des "paperless transport aircraft cockpits".

15 Wing 2014

Door Axel Vermeesch

Pech in de Kerst- en Nieuwjaarsperiode

– De C-130 CH-03 (boordcommandant D. Gijsen) die op 8 december 2013 uit Melsbroek vertrok naar Afghanistan, kreeg bij de tussenlanding in Tbilisi (Georgië) een ernstige panne. Het depannage-team uit Melsbroek kon pas na Nieuwjaar ter plaatse gestuurd worden. De bemanning van de C-130 vloog met Turkish Airlines terug naar België om de Kerst- en Nieuwjaarsdagen in familiekring door te brengen. Op 7 januari 2014 bracht de C-130 CH-05 (boordcommandant L. Paelinck), op weg naar Afghanistan, een depannageploeg en een bemanning naar Tbilisi. Op donderdag 9 januari werd de C-130 CH-03 (boordcommandant J. Van Hellemont) terug veilig op de grond gezet op Melsbroek.



– Op tweede Kerstdag bracht ERJ-145 CE-03 (boordcommandant D. Deijgers) premier E. Di Rupo naar Libanon voor een bezoek aan de Belgische ontmijners die daar als UNO-blauwhelmen worden ingezet. Vooraleer in Melsbroek te vertrekken diende tweemaal van vliegtuig veranderd te worden, zodat de premier en zijn gevolg met twee uur vertraging vertrokken.

– Ook de terugkeer van minister van Buitenlandse Zaken D. Reynders en zijn gevolg van hun bezoek aan de kampen van Syrische vluchtelingen in Turkije en Libanon verliep niet zonder problemen. De ERJ-145 CE-03 (boordcommandant O. Crape) die hen op 2 januari in Beiroet zou ophalen was defect in Larnaca (Cyprus). Het gezelschap keerde noodgedwongen terug met Air France tot Parijs, waar de ERJ-135 CE-02 (boordcommandant A. Grossiels) hen in de vroege morgen van 4 januari opwachtte om hen terug naar Melsbroek te brengen.

Omdat zowel premier E. Di Rupo als D. Reynders vergezeld waren van media-mensen, werden de problemen met de Embraers van Defensie in de pers lichtjes overroepen, men gewaagde zelfs van een “krakkemikkige” vloot. Deze Braziliaanse



Par Axel Vermeesch

Pas de chance en période de Noël et de Nouvel An

- Le C-130 CH-03 (commandant de bord D. Gijsen) qui était parti de Melsbroek en Afghanistan le 8 décembre 2013, a été l'objet d'une panne sérieuse lors de l'escale à Tbilisi (Géorgie). L'équipe de dépannage de Melsbroek ne pouvait être sur place qu'après le Nouvel An. L'équipage du C-130 a pris le vol de retour en Belgique par la Turkish Airlines pour passer les fêtes de Noël et de fin d'année en famille. Le 7 janvier 2014, le C-130 CH-05 (commandant de bord L. Paelinck), alors en route vers l'Afghanistan, a déposé une équipe de dépannage et un équipage à Tbilisi. Le jeudi 9 janvier, le C-130 CH-03 (commandant de bord J. Van Hellemont) a atterri en toute sécurité à Melsbroek.

- Le lendemain de Noël, l'ERJ-145 CE-03 (commandant de bord D. Deijgers) a déposé le premier ministre E. Di Rupo au Liban, pour une visite aux démineurs belges qui avaient été déployés comme casques bleus de l'ONU. Avant de décoller de Melsbroek, il a fallu changer d'avion deux fois, de telle sorte que le premier ministre et son entourage sont partis avec deux heures de retard.

- Le retour du Ministre des Affaires Etrangères D. Reynders et de son entourage après leur visite aux camps de réfugiés Syriens en Turquie et au Liban ne s'est pas passé sans problèmes non plus. L'ERJ-145 CE-03 (commandant de bord O. Crape), qui devait les ramener de Beyrouth le 2 janvier, était en panne à Larnaca (Chypre). Le groupe a été forcé de retourner vers Paris avec Air France, où l'ERJ-135 CE-02 (commandant de bord A. Grossiels) les attendait le 4 janvier matin tôt pour les ramener à Melsbroek.

Comme aussi bien le premier ministre E. Di Rupo que D. Reynders étaient accompagnés des médias, les problèmes des Embraers de la Défense ont été quelque peu exagérés dans la presse. On a même osé parler d'une

flotte délabrée. Ces avions brésiliens sont très fiables et ils ont à présent un taux d'utilisation de 99% au 15 Wing! Ceci ne peut vraiment pas être affirmé à propos des C-130 âgés eux de 40 ans. Malgré leur “âge élevé” et une pénurie persistante de techniciens en aéronautique au 15 Wing, la Défense est obligée de tenir le coup avec les Hercules C-130 jusqu'à la livraison des A400M Atlas dès 2019.

vliegtuigen zijn zeer betrouwbaar en hebben momenteel in de 15 Wing een inzetbaarheid van 99%! Dit kan echter niet gezegd worden van de veertig jaar oude C-130's. Niettegenstaande hun "hoge leeftijd" en een voortdurende tekort aan vliegtuigtechnici in de 15 Wing, moet Defensie nog verder met de C-130 Hercules tot de levering van de A400M Atlas vanaf 2019.

Nieuwjaarsreceptie 2014

Op vrijdag 17 januari waren talrijke binnen- en buitenlandse genodigden aanwezig op de Nieuwjaarsreceptie van de 15 Wing. Na de verwelkoming keek kolonel Patrick Mollet, in zijn toespraak terug naar het voorbije jaar en blikte hij in de toekomst. Na zijn toespraak overhandigde hij, uit de opbrengsten van de Open Deur dag en van de "Indian Motor Day", een check van 4.000 euro aan de International



Multiple Sclerose Organisation, SOS Kinderdorpen en FONAVIBEL. Dit werd mogelijk gemaakt door de organisatie van de "Indian Day" voor motorrijders, de "Open Deur 65 jaar 15 Wing" en de giften van talrijke verenigingen die de 15 Wing bezochten in 2013.

Twee Embraers naar Zwitserland

Van 21 tot 23 januari bracht de CE-04 (boordcommandant D. Deijgers) koning Filip en koningin Mathilde, premier E. Di Rupo en hun gevolg van 27 personen naar Zurich. Zij namen deel aan het World Economic Forum in Davos dat in het teken stond van de immer groter wordende kloof tussen arm en rijk in de wereld.

De CE-01 (boordcommandant J. Vandenbosch) bracht op 22 januari minister van Buitenlandse Zaken D. Reynders naar Genève. Hij woonde in Montreux de opening van de UNO Vredesconferentie over de reeds drie jaar durende burgeroorlog in Syrië.

Belgische Embraer voor de Spaanse regering

Dank zij de samenwerking binnen het European Air Transport Command (EATC) kreeg de Spaanse regering op zondag 26 januari de hulp van de 15 Wing. De Airbus van de Spaanse Luchtmacht die premier M. Rajoy en zijn regeringsdelegatie naar Rome zou brengen moest onverwacht naar Honduras. De overige militaire vliegtuigen in Madrid bleken niet groot genoeg te zijn voor de regering. Dankzij de inzet van een Belgische Embraer



La réception de Nouvel An 2014

Vendredi 17 janvier, de nombreux invités nationaux et étrangers étaient présents à la réception de Nouvel An du 15 Wing. Après l'accueil, et au cours de son allocution, le colonel Patrick Mollet a regardé l'année écoulée et a évoqué l'avenir.

Après son discours, le colonel P. Mollet a remis deux chèques de 4.000 euro chacun aux œuvres sociales de l'unité: l'International Multiple Sclerose Organisation, SOS Villages Enfants et FONAVIBEL. Tout ceci grâce à l'organisation de l' «Indian Day» pour motards, la journée «Portes Ouvertes 65 ans 15 Wing», et aux dons des nombreuses groupes qui ont visité le 15 Wing en 2013.

Deux Embraers en Suisse

Du 21 au 23 janvier, le CE-04 (commandant de bord D. Deijgers) a amené à Zürich le Roi Philippe et la Reine Mathilde, le Premier Ministre E. Di Rupo et les 27 personnes de leur entourage. Ils ont participé au World Economic Forum à Davos, axé sur le gouffre mondial toujours élargissant entre pauvres et riches. Le CE-01 (commandant de bord J. Vandenbosch) a emmené le ministre des affaires étrangères D. Reynders à Genève. Il a participé à Montreux à la séance d'ouverture de la conférence de la Paix de l'ONU au sujet de la guerre civile en Syrie, qui dure déjà depuis trois ans.

Un Embraer belge pour le gouvernement espagnol

Dimanche 26 janvier, grâce à sa participation au sein de l'European Air Transport Command (EATC), le gouvernement espagnol a reçu l'aide du 15 Wing. L'Airbus de la Force Aérienne Espagnole, qui était prévu pour amener le Premier M. Rajoy et sa délégation gouvernementale à Rome, était défectueux. Les autres avions militaires stationnés à Madrid n'étaient pas assez grands pour accueillir la délégation. Grâce à un Embraer belge, la délégation espagnole est arrivée à temps à Rome pour le sommet bilatéral. L'Embraer CE-02 (commandant de bord M. Campers) ramena la délégation espagnole à Madrid, le 27 janvier.

en twee Spaanse Falcon-900 vliegtuigen kon de Spaanse



delegatie tijdig aanwezig zijn in Rome voor de bilaterale top. De Embraer CE-02 (boordcommandant M. Campers) bracht op 27 januari een deel van het Spaanse gezelschap terug naar Madrid.

Special Forces Training in Arizona

Op 9 januari vertrok de C-130 CH-12 naar het Marine Corps Air Station (MCAS) van Yuma in Arizona. De heenreis duurde twee dagen en ging via Sint-John's (Canada) en Indianapolis. Aan boord waren twee bemanningen en een ploeg "Special Forces" (SF paracommando's)

Het Belgisch detachement onderging in het MCAS gedurende drie weken een zeer intensieve realistische "Special Forces Training". De twee C-130 bemanningen (boordcommandanten F. Pattyn, S. Pondeville en instructeur J. Herman) voerden gedurende 15 dagen 36 opdrachten uit van één tot drie uur. De opdrachten hadden als doel de infiltratie van één tot twee SF-teams, afwisselend door het parachuteren van deze teams en het uitvoeren van een stormlanding met de C-130 op een afgelegen vliegveld in de woestijn.

Detachementscommandant F. Pattyn getuigt over deze waardevolle training: "De parachutesprongen werden bij dag en nacht uitgevoerd op lage hoogte (1.000 voet) en op grote hoogte (13.000 voet). Bij het springen op grote hoogte hebben de parachutisten nog de keuze tussen tussen HAHO en HALO, "high altitude high opening & low opening" van hun valscherms. Deze keuze werd gedreven door het tactische SF-scenario.

Wij voerden C-130 stormlandingen uit op een landingsbaan 1.300 meter. Onmiddellijk na de landing reden de twee SF-teams met hun speciale voertuigen uit onze C-130 en vatten hun opdracht aan terwijl de C-130 rechtsomkeer maakte en opsteeg.

Entraînement Forces Spéciales en Arizona

Le 9 janvier, le C-130 CH-12 est parti pour le Marine Corps Air Station (MCAS) de Yuma en Arizona. Le voyage aller a pris deux jours et s'est fait via Saint-John's (Canada) et Indianapolis. Il y avait à bord deux équipages et une équipe "Special Forces" (SF paracommando's).

Le détachement belge a suivi au MCAS une séance d'entraînement "Special Forces Training" très intensive et très réaliste pendant trois semaines. Pendant 15 jours, les deux équipages C-130 (commandant de bord F. Pattyn, S. Pondeville et instructeur J. Herman) ont exécuté 36 missions de une à trois heures. Toutes les missions avaient comme objectif l'insertion de une à deux SF-équipes, en alternant le parachutage de ces équipes et l'exécution d'un atterrissage d'assaut avec le C-130 dans un aérodrome isolé dans le désert.

Le commandant de détachement F. Pattyn témoigne au sujet de ce précieux entraînement: «Les sauts en parachute se sont effectués de jour et de nuit à basse altitude (1.000 pieds) et très haute altitude (13.000 pieds). Lors d'un saut à haute altitude, les parachutistes ont encore le choix entre HAHO et HALO, "High altitude high opening & low opening) de leur parachute. Ce choix est déterminé par le scénario tactique SF.

Nous avons exécuté des atterrissages d'assaut sur une piste de 1.300 mètres. Tout de suite après l'atterrissage, les deux équipes-SF quittaient notre C-130 avec leurs véhicules spéciaux et ont commencé leur mission, pendant que le C-130 faisait demi-tour et décollait.

Pendant la nuit, après une navigation à basse altitude, nous avons exécuté un atterrissage d'assaut sur une piste d'atterrissage sans éclairage, en utilisant des "night vision goggles" (NVG's). Pendant cet entraînement, les phares d'atterrissage du C-130 sont restés éteints, pour un effet de surprise maximum et il est quasiment impossible pour l'ennemi de pouvoir tirer sur notre avion "blacké out". Parfois nous droppions des équipes-SF vers minuit à haute altitude, pour les récupérer à l'aube, après un atterrissage d'assaut.

Après l'entraînement-SF, nous avons profité de l'environnement unique, offert par le MCAS, pour faire quelques vols supplémentaires avec des jumelles de nuit. (NVG's) pour former des nouveaux pilotes, des flight engineers et des loadmasters. Cette longue formation intensive fut un grand succès pour tous les participants! L'équipe technique qualifiée, sous les ordres de M. Tops,



's Nachts werd, na navigatie op lage hoogte, een stormlanding uitgevoerd op een landingsbaan zonder verlichting, daarbij gebruikten wij "night vision goggles" (NVG's). Bij deze training bleven de landingslichten van de C-130 uit, waardoor het verrassingseffect groot is en het haast onmogelijk voor de vijand om het vuur te openen op ons "blacked out" vliegtuig. Soms dropten wij de SF-teams rond middernacht op grote hoogte en gingen ze 's morgens bij dageraad terug ophalen na een stormlanding.

Na de SF-training, profiteerden wij van de unieke omgeving, die het MCAS ons bood, om enkele extra vluchten met nachtkijkers (NVG's) om nieuwe piloten, flight engineers en loadmasters te trainen. Deze lange doorgedreven training was voor alle deelnemers een groot succes! Het technisch team onder leiding van M. Tops stond altijd paraat voor inspecties en verhelpen van



mankementen, waardoor onze Hercules gespaard bleef van zware pannes."

Na twee dagen rust in Yuma, werd op zondag 2 februari de terugvlucht naar Melsbroek aangevat met overnachting in Dayton en een tussenstop in Sint-John's. Kort na middernacht op 5 februari zette J. Herman de CH-12 veilig aan de grond in Melsbroek.

Bedankingsfeest voor het personeel

Gedurende bijna vijf jaar, van juli 2009 tot december 2013, werden 58 C-130 detachementen ingezet voor de UN-operaties in Congo MONUC/MONUSCO. In september 2014 vierde de 15 Wing met veel succes en grote publiek belangstelling zijn 65-jarig bestaan. Om zijn personeel hiervoor te danken nodigde korpscommandant kolonel P. Mollet op vrijdag 7 februari zijn personeel en dat van de andere ondersteunende eenheden, uit om samen met generaal C. Van de Voorde, bevelhebber van de Luchtcomponent, te eten en een glas te drinken. Vooraleer aan tafel te gaan sprak de kolonel zijn waardering en dank uit. Daarna maakte luitenant-kolonel K. De Winter, bevelhebber van de Vlieggroep, de balans op van de 58 C-130 detachementen in Congo: 3.150 uren gevlogen gedurende 2.500 opdrachten; 19.000 passagiers en 14.400 ton materiaal vervoerd. Hij vermeldde ook enkele bijzondere prestaties en problemen uit de ganse periode.

Ons vorstenpaar op officieel bezoek

a toujours été prête à inspecter et à remédier aux défauts, épargnant ainsi nos Hercules de pannes graves.»

Dimanche 2 février, après deux jours de repos à Yuma, le vol du retour vers Melsbroek a débuté par une nuit à Dayton et une escale à Saint-John's. Le 5 février, juste après minuit, J. Herman faisait atterrir le CH-12 en toute sécurité à Melsbroek.

Fête de remerciements pour le personnel

Pendant près de cinq ans, de juillet 2009 à décembre 2013, 58 détachements C-130 ont été déployés dans des opérations des Nations Unies au Congo MONUC/MONUSCO. En septembre 2014 le 15 Wing célébrait avec beaucoup de succès et un grand intérêt du public ses 65 années d'existence au cours de trois jours d'activités fantastiques: l'air crew challenge & party, le parachutage massif sur Burdinne et les deux jours fantastiques de l'Open Door.

Afin de remercier son personnel, le chef de corps, le colonel P. Mollet, a invité ce vendredi 7 février son personnel et celui des autres unités d'appui à partager le repas et prendre un verre ensemble avec le général C. Van de Voorde, commandant de la Composante Air. Avant de passer à table, le colonel a exprimé sa reconnaissance et ses remerciements. Ensuite le commandant du groupe de

vol le lieutenant-colonel K. De Winter a fait au cours de sa présentation l'inventaire des 58 détachements C-130 au Congo: 3.150 heures de vol au cours de 2.500 missions; 19.000 passagers et 14.400 tonnes de matériel transportées. Il a mentionné également quelques prestations exceptionnelles et problèmes survenus au cours de toute cette période.

Notre couple royal en visite officielle

Dernière des quatre visites officielles dans les pays voisins, le roi Philippe et la reine Mathilde ont visité le 17 février l'Allemagne.



Cette fois, ils n'étaient pas allés en voiture ou en Thalys,

Als laatste van de vier officiële bezoeken aan de buurlanden bezochten koning Filip en koningin Mathilde op 17 februari Duitsland. Deze keer reisden zij niet met de wagen of de Thalys, maar met een Embraer van het 21 Smaldeel. De CE-04 (boordcommandant D. Deijgers) bracht het koningspaar heen en terug naar Berlijn.

Twee dagen later, op 19 februari, brengt de Embraer CE-04 (boordcommandant J. Vandenbosch) ons vorstenpaar heen en terug naar Rome voor het eerste officieel bezoek aan een niet-buurland. Drie weken later, op 13 maart vliegt ons vorstenpaar naar Northolt voor een bezoek aan Groot-Brittannië met de ERJ CE-03 (boordcommandant P. Mollet).

BENELUX-ministers naar Kiev

In november 2013 weigert de president van Oekraïne Joenakovitch het handelsakkoord met de EU te ondertekenen. Als gevolg hiervan breekt de tweede revolutie uit sedert de onafhankelijkheid van Oekraïne in 1991.

Op 9 maart brengt de Embraer CE-03 (boordcommandant A. Vercauteren) minister van Buitenlandse Zaken D. Reynders en zijn collega's uit Nederland en Luxemburg naar Kiev. Op 10 maart ontmoeten zij waarnemend president O. Turchynov en minister van Buitenlandse Zaken A. Deschytysya om de boodschap van de EU kracht bij te zetten. De drie Benelux-ministers brachten ook een bezoek aan het Maidanplein waar zij een krans neerlegden ter nagedachtenis van honderd doden van het geweld in februari.

Einde leasingcontract A330, nieuw contract voor A321

Einde 2013 liep het vierjarig leasingcontract van de A330 af; maar werd echter verlengd tot 15 april 2014. Het contract voor de A330 voorzag 2.000 vliegreizen voor de prijs van 12 miljoen euro/jaar. Het toestel vloog in 2010, 2011, 2012 en 2013 respectievelijk 1.027, 1.113, 1.156 en 1.217 uren.

Om nauwer aan te sluiten bij de operationele behoeften van Defensie besliste een werkgroep de markt te openen voor een kleiner toestel. Uiteindelijk werd uit de inschrijvingen een Airbus A321 van de Portugese maatschappij HiFly als beste optie weerhouden. Het toestel werd onder een contract met Avico geleased voor vier jaar.

Het vliegtuig vloog de voorbije jaren bij de Turkse chartermaatschappij ONUR. Deze kleinere Airbus zal aan Defensie een jaarlijkse besparing toelaten van ongeveer 4,2 miljoen euro.

Het toestel werd in Ierland (Dublin) uitgerust met twee nieuwe motoren en in het grijs geschilderd met het Belgisch logo en dat van Defensie.

De A321 arriveerde op zaterdag 15 maart in Melsbroek, waar nog enkele aanpassingen in de cargoruimte en in de passagierscabine aangebracht werden door Lufthansa Technik alvorens het toestel aan de 15 Wing geleverd werd op 7 april.

C-130 in de Centraal-Afrikaanse Republiek

mais avec un Embraer de la 21 Escadrille. Le CE-04 (commandant de bord D. Deijgers) a emmené à et ramené de Berlin le couple royal.

Deux jours plus tard, le 19 février, l' Embraer CE-04 (commandant de bord J. Vandenbosch) emmenait notre couple royal pour un aller retour à Rome pour la première visite officielle dans un pays non limitrophe. Trois semaines plus tard, le 13 mars, notre couple royal s'envolait à destination de Northolt pour une visite en Grande-Bretagne avec l'ERJ CE -03 (commandant de bord P. Mollet).

Les ministres du BENELUX à Kiev

En novembre 2013, le Président de l'Ukraine Viktor Yanukovych refuse de signer l'accord commercial avec l'UE. C'est alors qu'éclate la deuxième révolution depuis l'indépendance de l'Ukraine en 1991.

Le 9 mars, l'Embraer CE-03 (commandant de bord A. Vercauteren) emmène à Kiev le ministre des Affaires Etrangères D. Reynders et ses collègues des Pays-Bas et du Luxembourg. Le 10 mars, ils rencontrent le président par intérim O. Turchynov et le ministre des Affaires étrangères A. Deschytysya afin de leur remettre avec vigueur le message de l'UE. Les trois ministres du Benelux se rendent aussi à la place Maïdan, où ils déposent une couronne à la mémoire des centaines de morts de la violence féroce de février.

Fin de contrat de leasing pour l'A330, nouveau contrat pour l'A321

Le contrat de leasing de quatre ans de l'A330 est arrivé à échéance fin 2013, mais a été prolongé jusqu'au 15 avril 2014. Le contrat pour l'A330 prévoyait 2.000 heures de vol pour le prix de 12 millions/an. L'appareil a volé en 2010, 2011, 2012 et 2013 seulement 1.027, 1.113, 1.156 et 1.217 heures respectivement.

Pour mieux répondre aux besoins de la Défense, un groupe de travail de la Défense a décidé d'ouvrir le marché pour un plus petit avion. Après étude de marché, il est décidé



de reprendre un leasing auprès de la même société française AVICO pour un Airbus A321 de la société portugaise HiFly pour une durée de quatre ans. L'avion a volé ces dernières années à la compagnie charter turque

ONUR. Cet Airbus plus petit, permettra à la Défense d'économiser 4,2 million euros.

En Irlande (Dublin), l'appareil a été équipé de deux nouveaux moteurs, et peint en gris agrémenté du logo de la Belgique et de la Défense.

L' A321 est arrivé le samedi 15 mars à Melsbroek, où Lufthansa Technik apportera encore quelques adaptations à l'espace cargo et à la cabine des passagers, avant la livraison au 15 Wing le 7 avril.

C-130 en République Centrafricaine

Depuis le 21 janvier, la Belgique a fourni un support de

Vanaf 21 januari verleende België luchttransport steun aan de vredesoperatie Sangaris van de Fransen en aan de de Mission Internationale de Soutien à la Centrafrique (MISCA) in de Centraal-Afrikaanse Republiek waar etnisch-religieus conflict was losgebarsten. Deze steun werd uitgevoerd vanaf Libreville (Gabon) door detachementen C-130 (CAR 1 en 2) en beëindigd op 20 maart. In het weekend van 22 en 23 maart keerden de 35 militairen van CAR 2 terug naar Melsbroek. Gedurende de twee maanden werden 136 uren gevlogen, 320 militairen en 152 ton materieel vervoerd. In de volgende uitgave van Dakota zal een uitgebreid artikel over deze operaties gepubliceerd worden.

President Obama in de 15 Wing

Op donderdag 20 maart strijken twee Amerikaanse C-17 Globemasters neer op Melsbroek, met de helikopters Marine 1 en 2 aanboord. Korte tijd later landen eveneens



zes Black Hawk-helikopters komende uit Duitsland. Deze invasie is het voorspel van het bezoek van president B. Obama op 25 en 26 maart. Op vrijdag 21 maart voeren de acht helikopters een verkenningsvlucht uit naar het vliegveld van Wevelgem waar Marine One op 26 maart de president zal afzetten. 's Avonds op 25 maart landt het presidentiële vliegtuig Air Force One op Zaventem. Op de parking van ABELAG wordt Obama ontvangen door koning Filip

en premier E. Di Rupo. 's Anderendaags vertrekt Obama vanop de tarmac van de 15 Wing met Marine One naar Wevelgem om in Waregem de enige begraafplaats in België van Amerikaanse gesneuvelden uit de Eerste Wereldoorlog te bezoeken.

Nog drie Somalische piraten naar België

Op vrijdag 21 maart vertrok de Airbus A330 (boordcommandant W. Meukens) naar Nairobi (Kenia) met aan boord politie en een delegatie van Justitie, om s'anderendaags rechtstreeks terug te vliegen naar Melsbroek met aan boord drie uitgeleverde piraten. Zij waren bij de piraten die op 18 april 2009 de Belgische steenstoter "Pompei" van de baggermaatschappij De Nul en bemanning gedurende 71 dagen gijzelden voor de Somalische kust.

Twee piraten zaten reeds in Belgische gevangenis. Piraat 001 werd op 10 december 2010 door een Embraer van de 15 Wing uit Mombassa overgebracht (zie DN nr 53) en de leider van de groep werd aangehouden op 12 oktober 2013 toen hij in Zaventem aankwam uit Nairobi.

transport aérien en République Centrafricaine où un conflit ethno-religieux a éclaté. Il a été effectué au bénéfice de l'opération française Sangaris et de la Mission Internationale de Soutien à la Centrafrique (MISCA). La mission a été exécutée depuis Libreville (Gabon) par deux détachements C-130 (CAR 1 et 2) et s'est terminée le 20 mars. Durant le week-end du 22 au 23 mars, les 35 militaires de CAR 2 étaient de retour à Melsbroek. Pendant ces deux mois, 136 heures de vol ont été effectuées et 320 militaires ont été transportés ainsi que 12 tonnes de matériel.

Dans la prochaine édition du Dakota News nous publierons un article détaillé sur ces opérations.

Le président Obama au 15 Wing

Deux C-17 Globemaster américains se sont posés le jeudi 20 mars à Melsbroek avec à leur bord les hélicoptères Marine 1 et 2. Un peu plus tard six hélicoptères Black Hawk y ont aussi atterri en provenance d'Allemagne. Cette invasion constitue le préambule à la visite du président B. Obama les 25 et 26 mars. Le 21 mars, les huit hélicoptères ont effectué un vol de reconnaissance vers l'aérodrome de Wevelgem où le Marine 1 déposera le président le 26 mars.

Au soir du 25 mars l'avion présidentiel Air Force One atterrit à Zaventem, où le président Obama est accueilli sur le tarmac d'ABELAG par le roi Philippe et le Premier ministre E. Di Rupo. Le lendemain, le président Obama s'envole du tarmac super protégé du 15 Wing avec le Marine One pour Wevelgem, d'où il part à Waregem pour une visite au cimetière d'Américains tombés lors de la Première Guerre



Mondiale en Belgique.

Encore trois pirates somaliens ramenés en Belgique

Vendredi 21 mars, l'Airbus A330 (commandant de bord W. Meukens) a décollé en direction de Nairobi (Kenya) avec à son bord la police ainsi qu'une délégation de la Justice afin de ramener le lendemain directement à Melsbroek trois pirates extradés. Ils faisaient partie des pirates qui, le 18 avril 2009, ont retenu en otage pendant 71 jours au large des côtes somaliennes le "Pompei" et son équipage, un navire belge appartenant à l'entreprise de dragage De Nul.

Déjà deux des pirates sont dans des prisons belges. Le 10 décembre 2010, Pirate 001 a été transporté vers la Belgique par un Embraer du 15 Wing en provenance de Mombassa (voir DN n° 53) et le chef du groupe, incarcéré le 12 octobre dès son arrivée à Zaventem par un vol en provenance de Nairobi.

Restore Dakota, Winter 2013-14

