



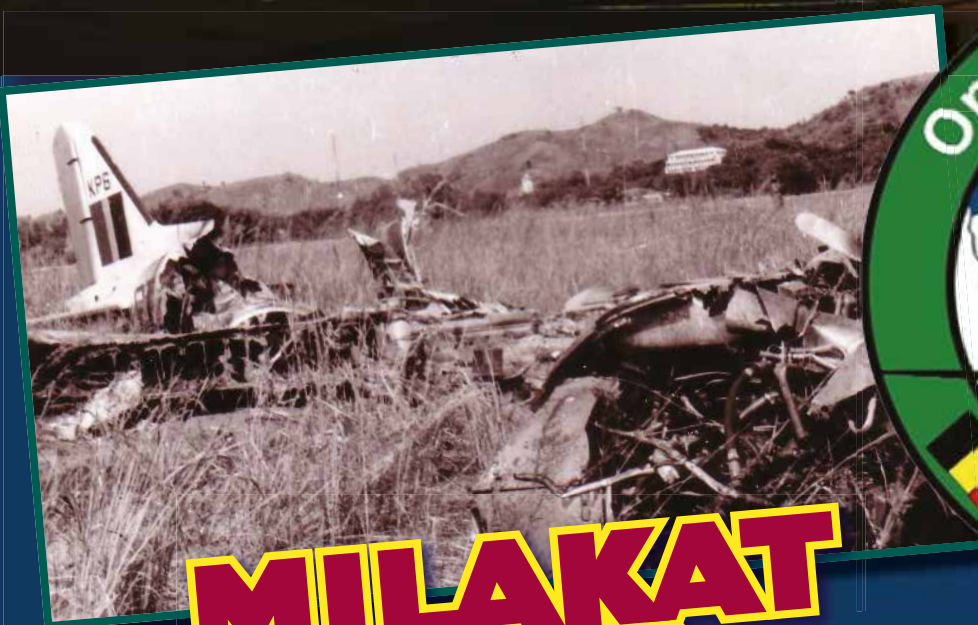
DAKOTA

News

N° 63- Aug 2014
Aout



SANGARIS



MILAKAT



INHOUD



SOMMAIRE

Blz 3 : Editoriaal

P 3 : Editorial

Blz 4 : Inside Dakota

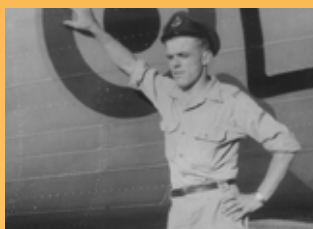


P 4 : Inside Dakota

Blz 8 : Operatie SANGARIS

P 8 : Opération SANGARIS

Blz 15 : MILAKAT



P 15 : MILAKAT

Blz 20 : The Atlas story (12)

P 20 : The Atlas story (12)

Blz 22 : Luxemburgse piloten
in de 15 Wing



P 22 : Pilotes luxemburgois
au 15 Wing

Blz 26 : 15 Wing in 2014

P 26 : 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

Lay-out : 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 Dakota, Defensie,
Carl Hermans

Drukkerij : Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke uitgever : Axel Vermeesch

Adres : Dakota - 15 Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek
Tel : (02)7524650 Fax : (02)7524651
e-mail : secretariaat@dakota15wing.be

Openingsuren :

maandag & donderdag tussen 14 en 18 uur

**Jaarlijkse bijdrage als lid Dakota ; 15 Euro te stor-
ten op rekeningnr IBAN BE11 4381 0641 2148 van
de vzw Dakota**

Website : www.dakota15wing.be

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

Rédaction :

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

Lay-out : André Janssens

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

Photos : Axel Vermeesch, Archief Dakota, Defensie,
Carl Hermans

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Adresse : Dakota - 15 Wing Transport aérien

Chaussée d'Haecht 138 1820 Melsbroek
Tél : (02)7524650 Fax : (02)7524651
e-mail : secretariaat@dakota15wing.be

Heures d'ouverture :

lundi & jeudi entre 14et 18 hrs

**Cotisation annuelle de membre de Dakota ; 15 Euro
te storten op rekeningnr IBAN BE11 4381 0641 2148
van de vzw Dakota**

Website : www.dakota15wing.be

Op het ogenblik dat u dit nummer van Dakota News in uw brievenbus zal vinden is deze zomer weer bijna voorbij. Hopelijk hebben jullie er allemaal prettige herinneringen aan overgehouden. Wij hebben echter niet volledig stil gezeten en wat er de afgelopen vier maanden in zowel onze vzw als in de 15 Wing gebeurde wordt zoals gebruikelijk uitvoerig besproken in onze klassieke rubrieken.

In Dakota News 63 vindt u twee hoofdartikels. In het eerste wordt wat uitgebreider ingegaan op de inzet van de 15 Wing tijdens de "Operatie Sangaris" van begin 2014 in de Centraal-Afrikaanse Republiek. Het tweede artikel brengt ons terug naar 1954 en onze voormalige kolonie Belgisch Congo. Daar werd in de periode 1949-1957 Katanga gedetailleerd in kaart gebracht door middel van luchtfotografie. Dit gebeurde in samenwerking tussen de 15 Wing en het Militair Geografisch Instituut. Hoe dit gebeurde en onder welke werkomstandigheden kan u uitvoerig lezen in dit en de volgende twee nummers.

Ik mag u ook met een zekere fierheid melden dat onze vereniging twee doelstellingen bereikt heeft. We hebben nu de kaap van 500 steunende leden overschreden en dit voor het eerst sinds 2003. Waarvoor onze dank. En ten tweede is sinds verleden maand de digitalisering van ons archief een feit. Een hele prestatie waarover u verder in dit nummer meer kan lezen.

De opbouw van onze nieuwe website heeft wat meer tijd gevraagd dan verwacht. Maar niet wanhopen, begin september zou hij te vinden moeten zijn op www.dakota15wing.be. Bekijk de site eens en uw commentaren zijn zeker welkom.

En tot slot kan ik u melden dat de laatste ontbrekende onderdelen voor de afwerking van de DC3 gevonden werden in de USA en kortelings in Melsbroek zullen afgeleverd worden.

Bedankt voor uw steun aan onze vzw en ik hoop vele van jullie te kunnen begroeten op ons Bruegelfeest op 17 oktober.

René Hoeben
Voorzitter

Au moment où vous trouverez le Dakota News dans votre boîte aux lettres l'été sera presque terminé. J'espère que vous en garderez de bons souvenirs. Cependant, nous n'avons pas entièrement été inactifs et tout ce qui s'est passé les quatre derniers mois aussi bien dans notre ASBL qu'au sein du 15 Wing sera présenté dans nos rubriques habituelles.

Dans le Dakota News 63, vous trouverez deux articles principaux. Dans le premier, nous développerons de manière plus approfondie la mise en œuvre du 15 Wing au cours de « l'opération Sangaris » début 2014 en République Centrafricaine. Le second article nous ramène en 1954 dans notre ancienne colonie du Congo belge. Au cours de la période 1949-1957, le Katanga a été cartographié au moyen de la photographie aérienne. Cela s'est réalisé en collaboration avec le 15 Wing et l'Institut Géographique Militaire. Vous trouverez dans ce numéro et dans les deux suivants comment cela s'est passé et dans quelles conditions de travail.

C'est avec une certaine fierté que je peux vous annoncer que notre Association a atteint deux objectifs. Nous avons maintenant dépassé le cap des 500 membres de soutien et ce pour la première fois depuis 2003. Pour tout cela nous vous en remercions. Deuxièmement, depuis le mois passé la numérisation de nos archives est une réalité. Vous pourrez vous informer au sujet de cette réalisation dans ce numéro.

La construction de notre nouveau site Web a demandé plus de temps que prévu. Mais ne désespérez pas, il devrait être accessible au début de septembre sur www.dakota15wing.be. Si vous consultez le site, tous vos commentaires seront le bienvenu.

Et enfin, je peux vous informer que les dernières pièces manquantes pour terminer la restauration du DC3 ont été trouvées aux USA et seront prochainement livrées à Melsbroek.

Merci de soutenir notre Association et j'espère que beaucoup d'entre vous participeront à notre fête de Brueghel le 17 octobre.

René Hoeben
Président

Bruegeliaans festijn

Wij hebben de datum voor ons traditioneel bruegelfeest al vastgelegd: reserveer dus nu reeds vrijdag 17 oktober in uw agenda.
Aperitief in de mess van de 15 Wing vanaf 19u en buffet vanaf 20u.
Tot 6 oktober kunt u zich nu reeds inschrijven door storting van
30 euro/persoon op onze rekening
BE11 4381 0641 2148 (BIC KREDBEBB).
(indien gewenst met aanduiding van uw voorkeurs-tafelgenoten).

Festin brueghélien

Nous avons déjà fixé la date pour notre traditionnelle fête breughélienne: réservez donc déjà le vendredi 17 octobre dans votre agenda.
Apéritif au mess du 15 Wing à partir de 19h et buffet à 20h.
Dès maintenant, vous pouvez vous inscrire jusqu'au 6 octobre par virement de
30 euro/personne au compte
BE11 4381 0641 2148 (BIC KREDBEBB).
(éventuellement en spécifiant vos convives préférés).

INSIDE DAKOTA

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Par Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Digitalisering van ons archief: Opdracht volbracht!

Vier jaar geleden is het idee gegroeid om ons uitgebreid archief over de 15 Wing te digitaliseren. Eerste stap was de aankoop van een professionele scanner, wat ook gebeurde begin 2011. De volgende stap was de geschikte man vinden die dit enorme werk tot een goed einde zou brengen. En toen als bij wonder kwam Marc Henne Dakota binnengewandeld! En nu, 40 maanden en een lege spuitbus Reflex Gel later, zijn de ongeveer 250 dikke A4 dossiers met documenten en foto's opgeslagen op onze server in PDF formaat. Een dikke proficiat aan Marc en onze zeer oprechte dank.



Restore Dakota

Het is lang wachten geweest op de beschikbaarheid van een hijskraan van de 15 Wing; maar op 5 en 12 mei is het zo ver. Ongelofelijk maar waar, op die twee dagen plaatsen de mannen van het team Restore Dakota de twee motoren en de twee schroeven op onze DC-3.

Na heel lang werken kregen zij ook de bladen van de schroeven los zodat deze opnieuw verstelbaar zijn.

Dank zij de tussenkomst van Poly Stevens, gewezen piloot van de 15 Wing, worden in de Verenigde Staten ook de "engine cowlings" (motorbeschermkappen) gevonden. Zij zijn op weg naar de Belgian Military Supply Office (BMSO) in Washington DC. Dank zij de steun van Defensie zullen wij gebruik mogen maken van niet gebruikte ruimte op een militair vliegtuig om de onderdelen in België te krijgen.

In de eerste helft van juni werd ons vliegtuigenpark schoongemaakt en opgeruimd door onze vrijwilligers. Op 18 en 19 juni werd er door de 15 Wing een mooi kiezelbed aangelegd. Onze drie vliegtuigen komen nu veel beter tot hun recht!



Afscheid van de ZAVO-leerlingen

Maandag 19 mei is de laatste dag dat onze vier ZAVO-leerlingen ons Restore Team komen helpen. Zij hebben de

4

Numérisation de nos archives: Mission accomplie!

Avec une patience de bénédictin, notre collaborateur Marc Henne a, pendant trois ans, cinq heures par jour, deux jours par semaine, préparé et scanné tous les documents et les photos de nos archives de 1946 jusqu'en 2014. Grâce à un "lecteur de documents" ces données sont stockées dans un ordinateur où un programme spécial permettra des recherches ciblées.

Restore Dakota

Il a fallu attendre longtemps la disponibilité de la grue Grove du 15^e Wing, mais le 5 et le 12 mai, ça y était enfin ! Incroyable mais vrai, ces deux jours ont suffi à notre équipe du Restore Dakota pour monter les deux moteurs et

les hélices sur notre DC-3 !

Après de longs efforts, ils ont même pu débloquer les pales d'hélice de sorte qu'elles sont à nouveau réglables.



Grâce à l'intervention de Poly Stevens, ancien pilote du 15^e Wing, des "engine cowlings" (capots moteurs) ont été découverts aux États-Unis. Actuellement, ils sont en route vers le Belgian Military Supply Office (BMSO) à Washington DC. Grâce à l'appui de la défense nous espérons pouvoir les transporter à Melsbroek en C-130.

Pendant la première moitié de Juin, nos bénévoles ont nettoyé et dégagé notre parking d'avions. Les 18 et 19 Juin un lit de gravier y a été disposé par le 15^e Wing. Ainsi, nous mettons beaucoup mieux nos trois avions en valeur.

Adieu aux étudiants ZAVO

Le lundi 19 mai nos quatre étudiants ZAVO sont venus aider notre Restore Team pour la dernière fois. Ils ont passé les derniers lundis à et dans notre Pembroke. Cet avion, qui fait partie de notre patrimoine depuis 1998, a en effet besoin d'une restauration urgente.

laatste maandagen aan en in de Pembroke gewerkt. Dit vliegtuig dat sinds 1998 tot ons patrimonium behoort, is immers aan een dringende restauratiebeurt toe.

Voorzitter René Hoeben dankt de vier studenten en overhandigt hen een klein geschenk en een gratis lidmaatschap 2014. Als afscheid mogen zij uitzonderlijk genieten van een lekkere Dakota!



Jaarlijks diner voor de effectieve leden

Op woensdagavond 11 juni zijn de effectieve leden van de VZW Dakota en hun echtgenotes verzameld in het restaurant "De Carnivoor" in Kortenberg voor het jaarlijks diner aangeboden als dank voor hun vrijwillige inzet. Ook de bevelhebber van de 15 Wing kolonel Patrick Mollet mocht meegenieten van een lekker menu en de gezellige sfeer.

Notre président, René Hoeben, a remercié les quatre élèves et leurs a remis un petit souvenir et une carte de membre pour 2014. En plus, et exceptionnellement comme adieu, ils ont pu déguster une délicieuse Dakota!

De VRT komt opnames maken

Op woensdag 18 juni komt een VRT-ploeg opnames maken voor het zomerprogramma "1000 zonnen". Voor een nieuwe rubriek "De zomer van toen" gaat het VRT-programma terug naar de plaats van een onvergetelijke vakantie van iemand.

Jean-Paul Diercix is de vedette van de opnames. Hij heeft zeer goede herinneringen aan de zomeruitstapjes met zijn ouders naar de luchthaven van Melsbroek in de jaren '50 en vooral aan zijn doopvlucht in een DC-3. Dank zij de VRT en het Dakota Historisch Centrum kon hij deze periode herbeleven!



Diner annuel pour nos membres effectifs

Le mercredi 11 Juin, les membres effectifs de l'a.s.b.l. Dakota et leurs épouses se retrouvaient au restaurant "De Carnivoor" à Kortenberg pour le dîner annuel, offert en guise de remerciement pour leurs contributions volontaires. Le commandant du 15^e Wing, le Colonel Patrick Mollet, a également pu savourer un menu délicieux dans une ambiance chaleureuse.

La VRT vient faire des enregistrements.

Le mercredi 18 Juin, une équipe VRT est venu faire des enregistrements pour leur programme d'été

ZAVO wordt Erelid van het DAKOTA Historisch centrum van de 15 Wing

Op de algemene vergadering van de vzw Dakota werd beslist de richting luchtvaart van het TSO van ZAVO te erkennen als erelid. Hierdoor worden de verdiensten van alle leerlingen en leerkrachten betrokken bij de restauratie van de DC3 in de verf gezet, en de banden met ZAVO bestendig.

"1000 zonnen". Pour une nouvelle rubrique, "De zomer van toen", ce programme revient à l'endroit de vacances inoubliables d'une personne.

Jean-Paul Diercix est la vedette de ces enregistrements. Il a d'excellents souvenirs des excursions d'été qu'il faisait dans les années 50 avec ses parents à l'aéroport de Melsbroek et en particulier à son vol de baptême de l'air dans un DC-3.

Grâce à la VRT et au Centre Historique Dakota il a pu revivre ces moments mémorables!

De VZW Dakota dankt:

Maurice Reymen, ancien 15 Wing, die onze bibliotheek verrijkte met de tiendelige uitgave "Triomf en Tragedie" gepubliceerd in 1954 door Elsevier. In de tien boekdelen geeft Winston Churchill zijn memoires over de Tweede Wereldoorlog. Onze bibliotheek was al in het bezit van de Franse uitgave van deze memoires.

Pieter Goeminne, PR van het 21 Smaldeel, voor het schenken van de nieuwe badge van de Airbus A321.

Marcel Van den Heuvel voor zijn milde schenking ter gelegenheid van zijn bezoek aan Dakota op 19 mei.

Peter Van der Kerken, stafsecretaris 15 Wing, voor het schenken van het boek "Afghanistan 2003 – 2013, 10 years of Belgian Engagement in Pictures". Dit boek

ZAVO devient membre Honoraire du DAKOTA, Centre Historique du 15 Wing

L'assemblée générale de l'a.s.b.l. Dakota a décidé de reconnaître comme membre honoraire la branche Aviation du TSO du ZAVO.

Ainsi, nous mettons en valeur les mérites de tous les élèves et les enseignants impliqués dans la restauration du DC3, tout en consolidant nos liens avec le ZAVO.

ASBL Dakota remercie:

Maurice Reymen, ancien du 15^e Wing, qui a enrichi notre bibliothèque de l'édition complète de "Triumph and Tragedy", publié en néerlandais en 1954 par

is uitgegeven door Defensie (DG Com) in 2014 en bevat 180 bladzijden met prachtige kleurenfoto's met heel weinig tekst.

Michel Huart, die ons het merkwaardig boek "Douglas DC-2 Hanssin-Jukka, the history of Finland's Air Force One" schonk. Het boek vertelt de zeer bizarre geschiedenis van deze DC-2 alsook het verloop van de restauratie ervan.

Gedurende Wereldoorlog II was deze DC-2 het persoonlijk vliegtuig van maarschalk C.G.E. Mannerheim, die president van Finland was van 1944 tot 1946. Tussen 1942 en

1944 vloog het toestel, met hakenkruisen op de vleugels en de romp, tussen Finland en Duitsland. In de 1960's en 70's was het vliegtuig een populair café in Hämeenlinna.

In 2008 startte het "Hanssin-Jukka Memorial Project", om het toestel in zijn oorspronkelijke

toestand te herstellen. De Finse Luchtmacht en de "Guild of Air Force Academy" restaureerden het vliegtuig en eind 2011 vond de voorstelling plaats in aanwezigheid van 250 gasten.

Poly Stevens die ons een prachtig schaalmodel van de Vertol Piasecki CH-21B helikopter schonk. Dit schaalmodel werd gemaakt in opdracht van Vietnamveteraan Karl Kern, een Amerikaanse vriend van Poly.

De CH-21 helikopter, vliegende banaan genoemd, werd gevlogen door Belgische bemanningen uit Koksijde bij de Force Aérienne Tactique Congolaise (1964-1967).

De geschonken maquette is de FG-378 die op 27 juni 1965 verdween in het Congolese oerwoud. De drie bemanningsleden, R. Jacobs, F. Allaeyts en R. Bourdon, werden nooit teruggevonden. Hun namen staan vermeld op de basis van het schaalmodel.

Op initiatief van Poly Stevens organiseerde Defensie (paracommando's) in juni 2010 met succes een zoektocht in het Congolese oerwoud in de streek rond Buta waarbij wrakstukken van de FG-378 gevonden werden.

Luc Declerck, ancien 15 Wing die ons een Pilot's Checklist en een zeldzame badge van de HS-748 bezorgde.

De leden van het Verbond van Oud-strijders uit Laarne die ter gelegenheid van hun bezoek 50 euro schonken.

André Janssens, vrijwillige medewerker VZW Dakota,



Elsevier. Dans les dix volumes, Winston Churchill relate ses mémoires de la Seconde Guerre mondiale. Notre bibliothèque était déjà en possession de l'édition française de cet ouvrage.

Pieter Goeminne, PR de la 21^e Esc, pour le don du nouvel insigne de l'Airbus A321.

Marcel van den Heuvel pour son don généreux à l'occasion de sa visite au Dakota le 19 mai.

Peter Van der Kerken, secrétaire d'état-major du 15^e Wing, pour le don du livre "Afghanistan 2003 – 2013, 10 years of Belgian Engagement in Pictures". Ce livre est

publié par la Défense (DG Com) en 2014 et contient 180 pages avec de belles photos en couleur avec très peu de texte.

Michel Huart, qui nous a donné le livre remarquable "Douglas DC-2 Hanssin-Jukka, the history of Finland's Air Force One". Ce livre raconte l'histoire très bizarre de ce DC-2, ainsi que la progression de sa restauration.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, ce DC-2 était l'avion personnel du maréchal CGE Mannerheim, président de la Finlande de 1944 à 1946. Entre 1942 et 1944, l'avion volait avec des croix gammées sur les ailes et le fuselage entre la Finlande et l'Allemagne. Dans les années 1960 et 70 l'appareil était un café populaire à Hämeenlinna.

En 2008 débutait le "Hanssin-Jukka Memorial project", pour remettre l'avion dans son état d'origine. L'Armée de l'Air finlandaise et la "Guild of Air Force Academy" ont restauré l'avion et la présentation a eu lieu à la fin 2011, en présence de 250 invités.

Poly Stevens qui nous a fait cadeau d'un magnifique modèle de l'hélicoptère Vertol Piasecki CH-21B. Ce modèle a été commandé par Karl Kern, vétéran du Vietnam et ami américain de Poly.

L'hélicoptère CH-21, appelé banane volante, a été piloté à la Force Aérienne Tactique Congolaise (1964-1967) par les équipages belges de Coxyde. La maquette représente le FG-378 qui, le 27 Juin 1965, a disparu dans la jungle congolaise. Les trois membres d'équipage, R. Jacobs, F. Allaeyts et R. Bourdon, n'ont jamais été retrouvés. Leurs noms figurent sur le support de ce modèle réduit.

En Juin 2010, et à l'initiative de Poly Stevens, la Défense a organisé – avec succès – une mission de recherche (avec des para commandos) dans la jungle congolaise dans la région de Buta. Ils y ont retrouvé l'épave du FG-378.

Luc Declerck, ancien du 15^e Wing qui nous a procuré un « Pilot's Checklist » et un badge très rare du HS-748.

Les membres de l'Association des anciens combattants de Laarne qui ont donné 50 euros à l'occasion de leur visite.

André Janssens, coopérant volontaire

voor het schenken van een T-shirt "Belgian Rodeo Team" Mc Cord AFB 1998.

Leden en bezoekers schrijven ons

Guy Viselè: Hartelijk dank aan de vrijwilligers van de VZW Dakota voor de prachtige en vlotte organisatie van het evenement "Abelag 50^e verjaardag" op zaterdag 18 mei. Ik denk dat het ook goed was om het Dakota Documentatiecentrum te laten kennen aan een aantal Abelag-luchtvaartenthousiasten. Vijf personen werden lid van de VZW Dakota!

Gidsen KRC Genk: dank voor de goede ontvangst en de onvergetelijke rondleiding. Doe zo voort, het is de moeite waard!

Reis "Terug naar Congo, herinneringsreis 15 Wing"

Asteria Expeditions, is o.a. gespecialiseerd in het organiseren van reizen in Congo "à la carte". Voor een groepje gewezen paracommando's organiseerde Asteria Expeditions een herinneringsreis naar Kamina en Kolwezi. Onze redacteur Axel Vermeesch reisde met Asteria Expeditions reeds drie maal naar Congo. Op zijn vraag zal in september 2015 een reis speciaal voor anciens en sympathisanten van de 15 Wing georganiseerd worden naar Katanga, waarin alle aspecten van de rijkste Congolese provincie aan bod zullen komen, maar vooral herinneringen aan de operaties 15 Wing: o.a. FATAc, Kamina, Kolwezi.

Deze reis zal 12 dagen duren. A. Vermeesch zal de reis begeleiden en in Katanga zal ook een Congolese gids meereizen.

Veilig en comfortabel reizen naar en in Congo is duur; de vooropgestelde prijs is maximaal 3.500 euro. In oktober zal het reisprogramma voorgesteld worden op een informatievergadering.

Geïnteresseerden worden verzocht contact op te nemen met Axel Vermeesch:

axel.vermeesch@telenet.be – Tel 015-614265 – Mob 0486-793318

Wij danken volgende de groepen voor hun bezoek:

Vereniging van de gepensioneerden van SABAM
NEOS, Bierbeek
Rotary Club, Zaventem
Personeelskring ABELAG, Zaventem
Organisatie van Traffic Mangers, haven van Gent
Modelbouwers Vliegveld Brasschaat
Vrienden van het Stedelijk Museum en Archief, Diest
Paracommando's KTSA (Keep The Sipirt Alive), Schaffen
Ziekenzorg, Tervuren
Amicale de l'Ecole des Sous-officiers de Dinant
Verbond van Oudstrijders, Laarne
Erekorporaals 15 Wing
Werkgroep Preventie Scholengemeenschap Sint-Quitinus, Hasselt
AVIA-Sport Defensie, Evere
Gidsen Koninklijke Racing Club Genk
Personeel FONAVIBEL & TOTAL
Gemeentelijke Basisschool Mozaïek, Humbeek

de l'a.s.b.l. Dakota, pour le don d'un T-shirt "Belgian Rodeo Team" Mc Cord AFB 1998

Des membres et des visiteurs nous écrivent

Guy Viselè: Merci à tous les bénévoles de l'association Dakota pour l'excellente organisation et le déroulement impeccable de l'événement "50^e anniversaire d'Abelag", le samedi 18 mai. Je crois que c'était une bonne idée de faire connaître ainsi votre Centre de Documentation à un certain nombre de passionnés d'aviation d'Abelag, dont cinq se sont inscrits comme membre d'ASBL Dakota »!

Les Guides du KRC Genk: merci pour le bon accueil et la visite inoubliable. Continuez ainsi, ça vaut le coup!

Voyage "Retour au Congo, Voyage de souvenirs du 15^e Wing"

Asteria Expéditions s'est -entre autres- spécialisée dans l'organisation de voyages "à la carte" au Congo. Pour un groupe d'anciens para-commandos, Asteria Expéditions a déjà organisé un voyage-souvenir à Kamina et Kolwezi. Notre éditeur Axel Vermeesch a déjà fait trois voyages au Congo avec cette agence. A sa demande, une « expédition » particulière au Katanga sera organisée en septembre 2015 pour des anciens et des sympathisants du 15^e Wing. Tous les aspects de cette province, la plus riche du Congo, y seront abordés, mais surtout les souvenirs des opérations du 15^e Wing, entre autres FATAc, Kamina, Kolwezi.

Ce voyage prendra 12 jours. A. Vermeesch accompagnera le voyage et sera joint au Katanga par un guide congolais.

Voyager confortablement et en toute sécurité au Congo est cher; le prix proposé sera de 3500 euros (maximum). En Octobre, le programme de ce voyage sera présenté lors d'une réunion d'information.

Les intéressés sont priés de prendre contact avec Axel Vermeesch:

axel.vermeesch@telenet.be - Tel 015-614265 - Mob 0486-793318

Nous remercions les groupes suivants pour leur visite:

CENTRAAL- AFRIKAANSE REPUBLIEK: "OPERATIE SANGARIS"

Door Axel Vermeesch

De miserie van de Centraal-Afrikaanse Republiek

De Centraal-Afrikaanse Republiek (CAR) is sedert haar onafhankelijkheid in 1960 nooit een stabiel land geweest. Het land is twintig keer zo groot als België en heeft 4,7 miljoen inwoners. De CAR heeft relatief weinig ethnische groepen waar christenen (50% protestanten en 30% katholieken) en moslims (20%) vreedzaam samenleefden, maar waar de strijd om de politieke macht voortdurend woekerde. De huidige Franse interventie is de zevende in de voorbije dertig jaar.

Tussen 1965 en 2013 waren er maar liefst zeven staatsgrepen! De eerste werd gepleegd in 1965 door kapitein J. Bokassa die een ware dictatuur vestigde en zich in 1977, in navolging van Napoleon Bonaparte, tot keizer kroonde. In 1979 pleegde D. Dacko, de eerste president van de CAR die door J. Bokassa werd afgezet, een staatsgreep. In 1981 werd hij legaal verkozen tot president, maar nog het zelfde jaar afgezet door generaal A. Kolingba. Bij de

presidentsverkiezing van 1993 werd A-F. Patassé verkozen. In 1996 en 1997 brak een muiterij in het leger uit, gevolgd door ethnische conflicten. Een Franse interventie was noodzakelijk om de situatie te kalmeren. In 2003 brengt een militaire putsch gesteund door Frankrijk en Tsjaad generaal F. Bozizé aan de macht. Hij omringde zich met een presidentiële wacht die in het noorden, waar rebellen de controle uitoefenden, de vrije hand kreeg. Er ontstond daar een burgeroorlog met honderdduizenden vluchtelingen. Een vredesakkoord afgesloten in 2008 (ontwapening, demobilisatie en herintegratie), bleef dode letter.

Begin januari 2013 rukt een heterogene groep goed

RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE:

"OPÉRATION SANGARIS"

Par Axel Vermeesch

La misère de la République Centrafricaine

Depuis son indépendance en 1960, la République Centrafricaine (RCA) n'a jamais été un pays stable. Le pays est 20 fois plus grand que la Belgique et compte 4,7 millions d'habitants. Relativement peu d'ethnies sont présentes en RCA où les chrétiens (50% de protestants et 30% de catholiques) et les musulmans (20%) vivaient en harmonie mais où la lutte pour le pouvoir politique gronde de manière continue. L'actuelle intervention française est la septième depuis les trente dernières années.

Pas moins de sept coups d'état ont eu lieu entre 1965 et 2013 ! Le premier est le fait du capitaine J.

Bokassa en 1965. Il y a mis en place une réelle dictature et s'est proclamé empereur en 1977 comme successeur de Napoléon Bonaparte.

En 1979, D. Dacko, le premier président de RCA qui avait été destitué par J. Bokassa l'a renversé par coup d'état. En 1981, il a été légalement élu président, mais, a été destitué la même année par le général A. Kolingba.

A-F. Patassé a été élu aux élections présidentielles de 1993. En 1996 et 1997 une mutinerie a éclaté au sein de l'armée suivie de conflits ethniques. Une intervention française a été nécessaire pour calmer la situation.

En 2003 un putsch militaire appuyé par la France et le Tchad porte F. Bozizé au pouvoir. Il s'entoure d'une garde présidentielle qui reçoit carte blanche au nord où des rebelles ont pris le contrôle. Il y règne une réelle guerre civile avec des milliers de réfugiés. Un accord de paix conclu en 2002 (désarmement, démobilisation et réintégration) reste lettre morte.

Début janvier 2013 un groupe hétérogène de rebelles



bewapende rebellen uit het moslimgebied in het noorden van het land op naar de hoofdstad Bangui; zij noemen zich "Séléka" (betekent unie in de Sango-taal). Deze groep wordt gesteund door jihadisten uit Tsjad en Soedan.

Op 11 januari werd het "Akkoord van Libreville" ondertekend waardoor de macht zou gedeeld worden met de Séléka-rebellen en om een einde te maken aan de gevechten.

Op 23 maart bereiken de Séléka-strijders Bangui. s' Anderendaags roept de Séléka-leider M. Djotodia zichzelf uit tot nieuwe president terwijl president F. Bozizé vlucht naar Kameroen.

Half september wordt de Séléka officieel ontbonden door president M. Djotodia.

De rust keert echter niet terug, integendeel, de aanhangers van Bozizé verenigen zich in de "anti-balaka" (betekent anti-machetes) met veel christenen in haar rangen. Ex-Séléka strijders herenigen zich en de strijd tussen de twee groepen rebellen verspreidt zich over het hele land. Het lijkt dat moslims en christenen elkaar naar het leven staan; maar boven alles is het een conflict waarbij religie wordt misbruikt voor politieke doeleinden.

Franse en internationale interventie

Frankrijk dat een permanent contingent van 410 militairen heeft in Bangui stuurt op 24 en 25 maart 350 militairen extra naar Bangui om het vliegveld en de luchthaven te bewaken. Op 5 december neemt de UNO-Veiligheidsraad, op voorstel van Frankrijk, unaniem twee resoluties aan (UNSCR 2121 en 2127) die gewapende interventies toelaten door Frankrijk en de Afrikaanse Unie (AU).

Frankrijk start onmiddellijk met "Opération Sangaris", genoemd naar de tropische vlinder sangaris. Het stuurt nog 1.600 militairen ter plaatse. De AU zet de Mission Internationale de Soutien à la Centrafrique (MISCA) op het getouw met op termijn een troepensterkte van 6.000 man. De Democratische Republiek Congo draagt alvast 850 Congolese soldaten bij. De USAF brengt de meeste Afrikaanse troepen met C-17s naar Bangui.

Tienduizenden mensen zijn de bossen ingevlucht en honderdduizend verzamelen zich rond de luchthaven van Bangui om bescherming van de Franse en MISCA troepen te genieten.

Op 17 december vraagt Frankrijk aan België om 150 militairen naar de CAR te sturen voor de bewaking en beveiliging van het vliegveld van Bangui en om te helpen bij de humanitaire hulpverlening. De Belgische regering wil echter enkel troepen sturen in Europees verband.

bien armés avance des territoires musulmans dans le nord vers la capitale Bangui. Ils se font appeler «Séléka» (ce qui signifie «coalition» en langage Sando). Ce groupe est appuyé par des djihadistes du Tchad et du Soudan.

Le 11 janvier l'«Accord de Libreville» est signé. Il prévoit que le pouvoir sera partagé avec les rebelles Séléka pour mettre fin aux combats.

Le 23 mars les combattants Séléka arrivent à Bangui. Le lendemain, le leader des Séléka, M. Djotodia se proclame président alors que le président F. Bozizé fuit vers le Cameroun.

Mi-septembre le Séléka est officiellement dissous par le président M. Djotodia.

Le calme ne revient cependant pas, bien au contraire. Les partisans de Bozizé se rassemblent sous l'appellation «anti-balaka» (ce qui signifie anti-machettes). Ils comptent dans leurs rangs beaucoup de Chrétiens. Des anciens combattants Séléka se rassemblent et la guerre entre les deux groupes de rebelles s'étend à tout le pays. Il semble que ce soient les musulmans et les Chrétiens qui s'affrontent mais c'est surtout un conflit dans lequel la religion est indûment utilisée pour des objectifs politiques.

L'intervention Française et internationale.

La France qui dispose d'un contingent permanent de 410 militaires à Bangui envoie les 24 et 25 mars 350 militaires supplémentaires à Bangui pour assurer la sécurité de l'aérodrome et de l'aéroport. Le 5 décembre le Conseil de Sécurité de l'ONU, vote deux résolutions à la demande de la France (UNSCR 2121 et 2127) qui permettent des interventions armées par la France et l'Union Africaine (UA).



La France débute immédiatement «l'opération Sangaris», nom qui vient du papillon tropical sangaris. Elle envoie encore 1.600 militaires sur place. L'UA met sur pied la Mission Internationale de Soutien à la Centrafrique (MISCA) avec, à terme, une force de 6.000 personnes. La République Démocratique du Congo contribue avec 850 soldats congolais. La USAF

Franse interventie krijgt Belgische steun

Het kernkabinet geeft op 13 december 2013 zijn goedkeuring om Belgische militaire luchttransportmiddelen in te zetten in steun van de Franse operatie Sangaris. De Belgische Defensie zal instaan voor strategisch luchttransport met vier A-330 vluchten in de periode tussen eind december 2013 en eind januari 2014. Het strategisch transport bestaat uit het vervoeren van personeel en materieel vanuit Frankrijk naar de buurlanden van de Centraal-Afrikaanse Republiek en de hoofdstad Bangui.

Voor het tactisch luchttransport zal Defensie opereren met één C-130 vanuit Libreville (Gabon) gedurende

achemine la plupart des troupes africaines vers Bangui au moyen de C-17.

Une dizaine de milliers de personnes se sont réfugiées dans les bois et une centaine de milliers d'autres se rassemblent autour de l'aéroport pour y profiter de la protection des troupes françaises et celles de la MISCA.

Le 17 décembre, la France demande à la Belgique d'envoyer 150 militaires en RCA pour assurer la surveillance et la sécurisation de l'aérodrome de Bangui et pour aider au support humanitaire. Le gouvernement belge ne veut cependant envoyer des troupes que dans un contexte européen.



L'intervention française obtient le support belge

Le Conseil des ministres restreint du 13 décembre 2012 approuve la mise en œuvre de moyens de transport militaires belges en support à l'opération française Sangaris. La Défense Belge assurera du transport aérien stratégique avec quatre vols A-330 entre fin décembre 2013 et janvier 2014. Par transport aérien stratégique il faut comprendre le transport de personnel et de matériel depuis la France vers les pays voisins de la République Centrafricaine et vers la capitale Bangui.

Pour le transport aérien tactique la Défense opérera avec un C-130

depuis Libreville (Gabon) pendant une période initiale de deux mois et ce, à partir de fin janvier 2014. Cette mise en œuvre peut être prolongée d'un mois. Un détachement de plus ou moins 35 personnes est nécessaire pour cette tâche. La France demande l'acheminement de militaires français et africains entre

een initiële periode van twee maanden, en dit vanaf eind januari 2014. Deze inzet kan verlengd worden met één maand. Hiervoor is een detachement van een 35-tal militairen noodzakelijk. Frankrijk vraagt Franse en Afrikaanse militairen en materieel te vervoeren tussen de Afrikaanse hoofdsteden en Bangui.

In het operatiecentrum te Lyon zal een Belgische verbindingsofficier geplaatst worden.

Op 17 december vraagt Frankrijk aan België om 150 militairen naar de CAR te sturen voor de bewaking en beveiliging van het vliegveld van Bangui en om te helpen bij de humanitaire hulpverlening. De Belgische regering wil echter enkel grondtroepen sturen in Europees verband.

Op 18 december geeft de CHOD het Operatieorder Nr 13-00605229 voor de Belgische luchttransportsteun aan de operaties Sangaris en MISCA.

Vanaf januari 2014 komt er beweging

In het voorbije jaar zijn al 2.000 doden gevallen en zijn 30.000 mensen op de vlucht. Onder druk van Frankrijk en Tsjaad treden president M. Dojotodia en premier N. Tiangaye op 10 januari 2014 af. Toch komt de rust in het land niet terug en er wordt gevreesd voor een genocide. Op 19 januari neemt mevrouw C. Samba-Panza, de burgemeester van Bangui, de taak van interim-president op zich en vormt een regering van technocraten tot nieuwe verkiezingen worden gehouden.

Op 20 januari beslissen de ministers van Buitenlandse Zaken van de EU een strijdmacht van 500 man naar





de CAR te sturen; het is onzeker of België hieraan zal deelnemen.

Als begin februari blijkt dat de christelijke anti-balakamilities de moslims in Bangui uitmoorden, wordt gesproken van etnische zuivering. De moslims uit het noorden vluchten naar buurland Tsjaad. Ondertussen zoeken duizenden hun toevlucht op het vliegveld van Bangui, waar ze bescherming en voedsel verwachten van de Franse troepen en de VN. Vanaf nu wordt de strijd in de CAR een etnisch-religieus conflict genoemd. Gezien de rampzalige toestand beslist Frankrijk om een extra 400 militairen te sturen, waardoor het totaal op bijna 3.000 komt.

De EU herzielt de beslissing van 20 januari en verhoogt het aantal nog te sturen Europese militairen van 500 tot 1.000. Ondertussen beginnen de Franse en MISCA-troepen alle rebellen te ontwapenen en trekken van huis tot huis op zoek naar wapens.

Start van de Belgische luchttransportsteun CAR 1

Het Belgisch C-130 detachement (CAR 1) wordt gestationeerd in Libreville (Gabon). Luitenant-kolonel Bruno Beeckmans is de bevelhebber van het detachement CAR 1.

Het detachement bestaat uit 25 personen (20 uit de 15 Wing, drie van het Peleton Luchtbevoorrading uit Schaffen, een van de Movement Control Group en een van de Medische Component).

Twee man vormen het verbindingsselement in het Franse operatiecentrum in Bangui.

Majoor D. Van den Heuvel fungeert als verbindingsofficier in het Joint Force Air Component Command/Regional Air Movement Coordination Centre (JFACC/RAMCC) in Lyon. In dit hoofdkwartier worden alle luchttransport opdrachten in het Afrikaans operatietheater gepland en bevolen.

Op donderdag 16 januari brengt een ERJ-135 (boordcommandant A. Vercauteren) de voorwacht met detachementscommandant B. Beeckmans naar Libreville.

Zaterdagmorgen 18 januari vertrekken twee C-130s uit Melsbroek. Zij worden er uitgewuifd door minister van Defensie P. De Crem. Beide toestellen vliegen met een tussenstop op Malta naar N'Djemena (Tsjaad). 's Anderendaags vertrekken zij naar Libreville.

De eerste C-130 CH-07 (boordcommandant J. Gillis)

les capitales africaines et Bangui.

Un officier de liaison belge sera mis en place dans le centre opérationnel de Lyon.

Le 18 décembre le CHOD signe l'Ordre d'opération N° 13-00605229 pour le soutien en transport aérien belge en support à l'opération Sangaris et à la MISCA

Un mouvement se dessine à partir de janvier 2014

L'année passée 2.000 morts ont déjà été dénombrés et 30.000 personnes sont en fuite. Sous la pression de la France et du Tchad le président M. Djotodia et le premier ministre N. Tiangaye démissionnent le 19 janvier 2014. Le calme ne revient cependant pas dans le pays et un génocide est à craindre. Le 19 janvier, madame C. Samba-Panza, la maire de Bangui prend la charge de la fonction de président en intérim et forme un gouvernement de technocrates jusqu'aux prochaines élections.

Le 20 janvier, les ministres des affaires étrangères de l'UE décident d'envoyer une force de 500 personnes vers la RCA. Il n'est pas certain que la Belgique y participera.

Quand, début février, les milices chrétiennes anti-balaka massacrent les musulmans à Bangui, on parle de nettoyage ethnique. Les musulmans du nord fuient vers le pays voisin, le Tchad. Pendant ce temps, des milliers de personnes cherchent leur salut sur l'aérodrome de Bangui où ils s'attendent à une protection et de la nourriture par les troupes françaises et celles des NU. A partir d'ici, la guerre en RCA est appelée conflit ethnico-religieux.

Au vu de la situation désastreuse, la France décide d'envoyer 40 militaires supplémentaires. Le total se monte ainsi à presque 3.000.

L'UE revoit sa décision du 20 janvier et augmente le contingent militaire européen de 500 à 1.000. Entre temps les troupes françaises et celles de la MISCA commencent à désarmer tous les rebelles et cherchent des armes maison par maison.



Début du support en transport aérien belge CAR 1

Le détachement C-130 belge (CAR 1) est stationné à Libreville (Gabon). Le Lieutenant-colonel Bruno Beeckmans commande le détachement CAR 1.

heeft negen ton materiaal en 14 militairen aan boord. Deze C-130 zal gedurende een maand ingezet worden voor steun aan de operatie Sangaris.

De tweede C-130 CH-05 (boordcommandant D. Gysen) brengt 15 ton steunmateriaal naar Libreville en keert op 21 en 22 januari terug naar Melsbroek via Bamako (Mali), Gran Canaria en de Franse basis van Evreux.

Op 14 en 15 februari zorgt de Airbus A330 van het 21 Smaldeel voor een aflossing van Franse troepen en aanvoer van materiaal tussen Paris-Charles de Gaulle en N'Djamena (boordcommandant K. De Winter).

De bemanning van CAR 1 begint de steun aan Sangaris op 21 januari. Bij het einde van de inzet CAR 1 op 18 februari zijn 93 uur gevlogen gedurende 35 vluchten, 119 ton materiaal en 206 passagiers vervoerd. De vluchten gebeurden vooral tussen de Afrikaanse steden Libreville, Bangui, N'Djamena, Abidjan, Dakar, Douala, Bamako, Ouagadougou en Niamey.

Luitenant-kolonel Bruno Beeckmans:

– De samenwerking met de Franse staf in het “camp de Gaulle” en de Franse militairen in “emprise Guy Pidoux” op de luchthaven van Libreville verliep vlot. Bij het laden en lossen van onze C-130 waren de Fransen uiterst behulpzaam, alhoewel de informatie over de ladingen niet altijd strookte met de werkelijkheid en laatste veranderingen legio waren. Dank zij de goede samenwerking in Libreville kregen wij tijdig de nodige inlichtingen, terwijl dat in Bangui niet altijd het geval was.

– We hadden weinig technische problemen met onze Hercules CH-07.

– Niettegenstaande de opdrachten meestal op



Le détachement se compose de 25 personnes (20 du 15 Wing, trois du peloton Ravitaillement par Air de Schaffen, une du Movement Control Group et une de la Composante Médicale).

Deux personnes assurent l'élément de liaison dans le centre français des opérations à Bangui. Le major D. Van den Heuvel est officier de liaison dans le Joint Force Air Component Command/Regional Air Movement Coordination Centre (JFACC/RAMCCC) à Lyon. Dans ce quartier général toutes les opérations de transport aérien dans le théâtre des opérations africain sont planifiées et commandées.

Le 16 janvier un ERJ-135 (commandant de bord A. Vercauteren) amène l'avant-garde et le commandant de détachement B. Beeckmans à Libreville.

Deux C-130 décollent de Melsbroek le samedi 18 janvier. Ils y seront accueillis par le ministre de la Défense P. De Crem. En route vers Ndjamena (Tchad), les deux avions font une escale technique à Malte. Ils partiront le lendemain vers Libreville.

Le premier C-130 CH-07 (commandant de bord J. Gillis) transporte neuf tonnes de matériel et 14 militaires. Ce C-130 sera mis en œuvre pendant un mois en support de l'opération Sangaris.

Le deuxième C-130 CH-05 (commandant de bord D. Gysen) apporte 25 tonnes de matériel de support à Libreville et revient vers Melsbroek les 21 et 22 janvier via Bamako (Mali), Gran Canaria et la base française d'Evreux.

Les 14 et 15 février, l'Airbus A330 de la 21 Escadrille assure la relève de troupes françaises et l'acheminement de matériel depuis Paris-Charles de Gaulle et Ndjamena (commandant de bord K. De Winter).

L'équipage de CAR 1 commence le support au profit de Sangaris le 21 janvier. A la fin de la mise en œuvre de CAR 1, le 18 février, 93 heures de vol ont été effectuées en 35 vols, 119 tonnes de matériel et 206 passagers ont été transportés. Les vols s'effectuent surtout entre les villes africaines de Libreville, Bangui, N'Djamena, Abidjan, Dakar, Douala, Bamako, Ouagadougou et Niamey.

Le lieutenant-colonel Bruno Beeckmans:

-La collaboration avec l'état-major français au «camp de Gaulle» et les militaires français de l'« emprise Guy Pidoux » sur l'aérodrome de Libreville s'est bien passée. Lors des chargements et déchargements de notre C-130, les français étaient d'une aide précieuse même si les informations sur le chargement ne



het onverwachts binnenkwamen was er weinig tijd voor een dagje ontspanning; maar het personeel van detachement CAR 1 klaagde nooit! Sommigen hadden toch de gelegenheid om een namiddag op het paradijselijk strand Pointe Denis door te brengen en in de nabijheid een bezoek aan een refuge met apen en antilopen te brengen.

– Wij hebben toch weer enkele lessen geleerd, vooral in het domein van multinationale samenwerking, diplomatieke steun, communicaties, meteorologische

informatie, tasking & reporting in het operatietheater en met België en Frankrijk.

– Op het einde van onze periode vroegen de Fransen om het volgend Belgisch C-130 detachement in Douala (Kameroen) te stationeren omdat de Spaanse luchtmacht onze plaats in Libreville zou innemen vanaf 20 maart. Na een vlucht naar Douala om de situatie en de steun ter plaatse te bekijken, werd deze optie ongeschikt bevonden als standplaats voor het Belgisch detachement. Aan CAR 2 in Libreville zou dan ook vroeger dan oorspronkelijk gepland een einde komen.

Detachement CAR 1 wordt afgelost door CAR 2

Het tweede Belgisch C-130 detachement vertrekt op 18 februari met de C-130 CH-05 (boordcommandant J. Vanhellemont) via Cotonou naar Libreville. Majoor P. Wijfels volgt luitenant-kolonel B. Beeckmans op als bevelhebber van het detachement dat tot 18 maart ingezet wordt voor de operatie Sangaris.

Luitenant Tommy De Leenheer volgt majoor D. Van den Heuvel op in het JFACC/RAMCC in Lyon.

De bemanning van CAR 2 begint de steun aan Sangaris op 21 februari. Bij het einde van de inzet CAR 2 op 20 maart zijn 49 uur gevlogen gedurende 22 vluchten, 54 ton materiaal en 370 passagiers vervoerd. De bemanning van commandant J. Van Hellemont vloog vooral naar Bangui en N'Djamena. Op 14 maart werd een opdracht uitgevoerd naar Abéché in Tsjad waar 110.000 vluchtelingen uit Soedan en de Centraal-Afrikaanse Republiek in kampen wonen.

Gedurende deze tweede periode deden de Fransen minder beroep op de Belgische Hercules en door een aanvaring met vogels was de CH-05 gedurende twee dagen buiten gebruik. De schade aan het vliegtuig werd met Franse hulp hersteld in N'Djamena.

Vervroegde terugkeer van CAR 2 naar België

Op vrijdag 21 maart begint de terugkeer van CAR 2 met het vertrek van de Hercules CH-05 uit Libreville. Na een overnachting in Cotonou (Benin) landt de CH-05 terug in Melsbroek op zaterdag 22 maart. De Hercules CH-12 (boordcommandant J. Herman), op terugweg van Kinshasa, maakt op 22 maart een tussenlanding in Libreville om het overgebleven materiaal op te laden. Na overnachting in Cotonou en op Malta landt de CH-12 op zondag 23 maart in Melsbroek. Hiermee komt een vervroegd einde aan de Belgische luchttransportsteun aan de operatie Sangaris en aan de MISCA. De Spaanse luchtmacht zal echter het werk van de Belgen verder zetten.

Majoor Peter Wijfels:

– Wij hadden heel wat technische problemen met de CH-05, maar telkens konden onze mecaniciens de panne binnen de dag herstellen. Door een vogelaanvaring stond ons vliegtuig twee dagen op het vliegveld van N'Djamena voor herstelling. Er werd ook minder beroep op onze steun gedaan door de Fransen in vergelijking met CAR 1.

Mijn indruk is dat heel veel werk en energie gestoken werd in de voorbereiding, ontplooiing en herontplooiing van de twee detachementen voor een operatie die maar twee maanden duurde.

correspondaient pas toujours avec la réalité et les modifications de dernières minutes étaient légions. Grâce à la bonne collaboration à Libreville, nous obtenions les informations nécessaires à temps ce qui n'était pas toujours le cas à Bangui.



– Nous n'avons eu que peu de problèmes techniques avec notre Hercule CH-07.

– Même si les missions arrivaient souvent à l'improviste, il y avait peu de temps pour une petite journée de détente, le personnel du détachement CAR 1 ne s'est jamais plaint ! Certains ont pourtant eu la possibilité de passer un après-midi sur la plage paradisiaque de Pointe Denis et d'aller visiter à proximité un refuge avec des singes et des antilopes.

– Nous avons pourtant à nouveau tiré des leçons, surtout dans les domaines de la collaboration multinationale, support diplomatique, communications, informations météorologiques, tasking & reporting dans le théâtre d'opérations et avec la Belgique et la France.

– A la fin de notre période, les français nous ont demandé de stationner le prochain détachement C-130 belge à Douala (Cameroun) parce que la Force Aérienne Espagnole occuperait notre place à Libreville à partir du 20 mars. Après un vol sur Douala pour y évaluer la situation et le support, cette option a été jugée inadéquate comme emplacement pour le détachement belge. Pour CAR 2 à Libreville une fin arrivera plus vite qu'initialement prévue.

Le détachement CAR 1 est relevé par CAR 2

Le deuxième détachement C-130 belge décolle le 18 février avec le C-130 CH-05 (commandant de bord J.

– Om voorbereid te zijn op eventuele parachutages van materiaal voerden wij een oefening uit op de dropzone Pointe Denis met het ons welbekende "Container Delivery System". Bij het droppen van de tweede colli brak het harnas en was de colli vernietigd bij impact. De oorzaak bleek te liggen bij verouderd materiaal. Deze oefening toonde wel de goede samenwerking met de Fransen aan en was een aangename afwisseling voor de puur logistieke vluchten.

– Sommige administratieve regelingen verliepen zeer traag. De zogenaamde "Note verbale" tussen België en Gabon, die het Belgisch detachement een legaal statuut verschafft en ook betaling van taksen en landingsrechten regelt, kreeg ik pas de dag voor ons vertrek uit Libreville. Toen bleek dat het deel over taksen en landingsrechten er niet in opgenomen was en hebben wij alsnog een bepaalde som taksen moeten betalen.

Vierde EU-Afrika top in Brussel

Op 2 en 3 april komen 54 Afrikaanse en 28 Europese staatshoofden en regeringsleiders samen in Brussel. De crisis in de CAR staat bovenaan de agenda. Interim-president mevrouw Samba-Panza van de Centraal-Afrikaanse republiek is aanwezig en vraagt dringende militaire steun naar haar land te sturen.

De EU lanceert officieel een militaire missie die vooral in de hoofdstad Bangui de orde moet herstellen. Het



komende half jaar zullen de EU-landen tot 1.000 militairen inzetten om de luchthaven en belangrijke plaatsen in de hoofdstad te beveiligen. Een maand na deze beslissing is er nog altijd niets van terecht gekomen!

Ondertussen blijft het etnisch-religieuze geweld aanhouden. Duizenden moslims vluchten naar Kameroen en Tsjaad, en nog eens 840.000 mensen zijn op de vlucht in eigen land. Volgens de VN hebben een miljoen mensen in de CAR humanitaire bijstand nodig. De huidige situatie in de CAR toont veel gelijkenissen met de toestand in Rwanda gedurende de maanden voor de genocide 1994.

Vanhellemont) vers Libreville via Cotonou. Le Major P. Wijfels succède au lieutenant-colonel B. Beeckmans comme commandant du détachement qui est mis en œuvre jusqu'au 18 mars pour l'opération Sangaris.

Le lieutenant Tommy De Leenheer succède au major D. Van den Heuvel au JFACC/RAMCC à Lyon.

L'équipage de CAR 2 commence le support à Sangaris le 21 février. A la fin de CAR 2, le 30 mars, 49 heures de vol ont été effectuées en 22 vols, 54 tonnes de matériel et 370 passagers ont été transportés. Les vols de l'équipage du commandant J. Vanhellemont ont été effectués vers les mêmes villes que celui du capitaine J. Gillis. Le 14 mars, une mission a été effectuée vers Abéché au Tchad où 100.000 réfugiés du Soudan et de République Centrafricaine vivent dans des camps. Pendant cette deuxième période les français ont moins fait appel à l'Hercule belge et suite à une collision avec des oiseaux le CH-05 a été hors service pendant deux jours. Les dégâts à l'avion ont été réparés avec l'aide des Français à Ndjamena.

Retour anticipé de CAR 2 vers la Belgique

CAR 2 débute son retour le jeudi 21 mars avec le départ de l'Hercules CH-05 de Libreville. Après un night stop à Cotonou (Bénin), le CH-05 atterrit à Melsbroek le samedi 22 mars. Au retour de Kinshasa, l'Hercules CH-12 (commandant de bord J. Herman) fait escale à Libreville pour y prendre le matériel restant. Après un night stop à Cotonou et à Malte le CH-12 atterrit le dimanche 23 mars à Melsbroek.

C'est ainsi qu'une fin anticipée est portée au support en transport aérien belge à l'opération Sangaris et au support à la MISCA. Le Force Aérienne Espagnole poursuivra néanmoins le travail des belges.

Major Peter Wijfels:

– Nous avons eu pas mal de problèmes techniques avec le CH-05. Toutefois nos mécaniciens ont pu à chaque fois réparer la panne le jour même. Suite au «bird strike», l'avion est resté deux jours sur l'aérodrome de Ndjamena pour réparation. Les français ont aussi moins fait appel à notre support que lors de CAR 1.

Mon sentiment est que beaucoup de travail et d'énergie ont été investis dans la préparation, le déploiement et le redéploiement de deux

détachements pour une opération qui a duré à peine deux mois.

– Pour être prêt à un éventuel parachutage de matériel, nous avons effectué un exercice sur la zone de largage de Pointe Denis suivant la procédure «Container Delivery System» qui nous est bien connue. Au largage du deuxième colis gabonais le harnais s'est cassé et le colis a été détruit à l'impact.

– Certains arrangements administratifs ont été très lents. La dénommée «Note verbale» entre la Belgique et le Gabon qui fournissait un statut légal au détachement belge et qui réglait aussi le paiement de taxes et redevances d'atterrissage ne m'a été fournie que le jour avant notre départ de Libreville. Il est alors apparu que la partie concernant les taxes et redevances

MILAKAT

Luchtfotografie en kartering in Katanga (1949-1957) – Deel 1

Inleiding door A. Vermeesch

Na Wereldoorlog II werden veel nieuwe technologieën aangeboden. Een ervan was het gebruik van luchtfotografie en luchtkartering ter ondersteuning van het maken van landkaarten en het zoeken naar vindplaatsen voor het delven van ertsen en mineralen. Deze nieuwe technologie werd door de koloniale mogendheden toegepast in hun kolonies, ook door België in Congo.

In de periode 1949 tot 1957, was elk jaar een Belgisch detachement «Mission de Levés Aériens au Katanga» (MILAKAT) in Belgisch Congo werkzaam voor rekening van de Belgische staat en de Union Minière. Gedurende de droge periode van april tot augustus verbleef het detachement ongeveer drie maanden in de provincie Katanga.

Elk detachement bestond uit personeel van Militair Geografisch Instituut (MGI) en van de 15 Wing Vervoer en Verbindingen (15 VVbW). Het beschikte over een Dakota DC-3 en een fotolaboratorium en was gestationeerd in Elisabethstad of Albertstad.

De opdracht in Katanga bestond erin luchtfoto's te maken en peilingen uit te voeren om landkaarten te maken en bodemonderzoek mogelijk te maken.

José Dechambre, ancien 15 Wing en Dakota medewerker, maakte als boordmecanicien deel uit van de detachementen MILAKAT 54, 55, 56 en 57.

Getuigenis door José Dechambre

Ik vertrok voor de eerste keer in april 1954 met MILAKAT 54. Er waren twee chefs: Chatelle was de baas van de mensen van de Luchtmacht en mijnheer A. Degraeve van het personeel van het MGI. De boordcommandant van onze DC-3 was Laloux. Gewoonlijk was de navigator de zendingsoverste.

De boordcommandanten bij mijn volgende opdrachten MILAKAT 55, 56 en 57 waren respectievelijk R. Baccaert, H. Mollet en A. Louis.

Photographie et levés aériennes au Katanga (1949-1957) Partie 1

Introduction par A. Vermeesch

Après la Seconde Guerre mondiale, de nombreuses technologies nouvelles ont été présentées, dont l'utilisation de la photographie aérienne et de la cartographie aérienne à l'appui de la réalisation des cartes ou de la recherche des gîtes pour l'extraction de minerais et de minéraux. Cette nouvelle technologie a été utilisée par toutes les puissances coloniales dans leurs colonies, et aussi par la Belgique au Congo.

Durant la période 1949-1957, il y avait chaque année un détachement belge appelé «Mission de Levés Aériens au Katanga» (MILAKAT) qui opérait pour le compte de l'État Belge et de l'Union Minière au Congo belge. Le détachement restait environ trois mois dans la Province du Katanga entre avril et août profitant de la saison sèche.

Chaque détachement était constitué de personnes appartenant à l'Institut Géographique Militaire (IGM), et au 15 de Transport et Communications (15 WTC).

Il disposait d'un Dakota DC-3 et d'un laboratoire photographique. Il était stationné soit à Satellisable (Lubumbashi) soit à Albertville (Kalemie).

La mission consistait à prendre de photos et des relevés aériennes afin de pouvoir dresser des cartes pour permettre des analyses du sol.

José Dechambre, un ancien du 15 Wing et collaborateur bénévole de Dakota a participé comme mécanicien de bord aux detachements 54, 55, 56 et 57.

Témoignage de José Dechambre

Je suis parti pour la première fois en avril 1954 avec la mission MILAKAT 54.

Il y avait deux chefs de mission: Chatelle dirigeait l'équipe de la Force Aérienne tandis que monsieur A. Degraeve s'occupait du personnel MGI. Le commandant de bord de notre DC -3 était Laloux. Bien souvent, c'était le navigateur qui était le chef de mission. Les commandants de bord de mes missions suivantes MILAKAT 55, 56 et 57 étaient respectivement R. Baccaert, H. Molet et A. Louis.

Nous avons un programme



We hadden een vooropgesteld programma af te werken op drie maanden. In het droog seizoen waren er zelden wolken en werd dus bijna elke dag gevlogen, ook op zaterdag en zondag. In het begin vlogen wij zoveel mogelijk om de laatste weken wat meer vrije tijd te hebben.

We stegen 's morgens rond 7u op en klommen tot op een hoogte van 16 à 18.000 voet, wat hoog is voor een DC-3. Op die hoogte droegen wij een zuurstofmasker en was het zeer koud in het vliegtuig. In de ijle lucht op die hoogte was de Dakota traag en gevoelig; de fotograaf wilde niet dat we rondliepen in de cabine. Gedurende een opdracht, die ongeveer zeven uur duurde werd niet gegeten!

Gedurende de vlucht zat de navigator in de zetel van de copiloot. Om het vliegtuig op te lijnen beschikte hij over een "driftmeter" en een speciaal lateraal venster in de vorm van een bubbel waarin hij zijn hoofd kon steken om beter zicht te hebben op de grond.

Als we rond 14u landden was de temperatuur 35 à 40 graden. We waren zeer moe en hadden dorst!

In het vliegtuig waren enkel mensen van de Luchtmacht. Het personeel van het MGI bleef op de grond in het laboratorium. Nadat we onze dorst gelaafd hadden brachten wij de filmrollen naar het labo voor onmiddellijke ontwikkeling en het samenstellen van de banden. Dezelfde dag nog konden wij het resultaat van de opdracht beoordelen. Indien de mensen van het MGI tevreden waren, zetten de mensen van de 15 Wing de opdracht verder vanop de plaats waar gestopt was.

Op voorhand werden door speciale ploegen van het MGI en van de Union Minière op de grond punten gemarkeerd met witte herkenningstekens. Van op onze vlieghoogte van 18.000 voet zagen wij die niet; maar op de foto's waren die door mensen van het MGI wel terug te vinden.

Als boordmechanicien was ik niet noodzakelijk aan boord. Mijn werk was voor en na de vlucht: bevoorrading van zuurstof en brandstof, uitvoeren van inspecties, herstellen van pannes en soms een motor vervangen. Indien nodig kon ik beroep doen op onze mensen in Kamina en eventueel ook op Sabena voor gebruik van

établi d'avance à exécuter en trois mois. A la saison sèche, il y avait rarement des nuages et nous pouvions donc voler pratiquement tous les jours. Même le samedi et dimanche nous volions le plus possible en début de période afin de nous laisser les dernières semaines la possibilité de prendre quelques temps libre.

Nous décollions le matin vers 7 h et montions jusqu'à une altitude de 16 à 18.000 pieds ce qui est fort haut pour un DC-3. A cette altitude nous devions mettre le masque à oxygène et il faisait très froid dans l'avion. A cette hauteur, dans cette atmosphère légère, le Dakota était lent et instable. Le photographe nous demandait de ne pas bouger dans l'avion. Lors de ces missions photographiques qui duraient environ sept heures, on ne mangeait pas!

Lors de ces vols le navigateur s'installait dans le siège du copilote. Afin d'aligner l'avion sur la ligne à suivre, il disposait d'un «driftmeter» ainsi qu'une fenêtre latérale spéciale en forme de bulbe dans laquelle il pouvait mettre sa tête afin d'avoir une meilleure vue au sol.

Lorsque nous atterrissions vers 14 h, la température avoisinait les 35 à 40°. Nous étions très fatigué et avions surtout très soif!

Dans l'avion il n'y avait que du personnel Force Aérienne. Le personnel de IGM restait au sol dans le laboratoire. Après avoir éteint notre soif, nous apportions les rouleaux de film au laboratoire pour un développement immédiat et un assemblage des bandes. Le jour même nous pouvions étudier le résultat de notre mission. Lorsque les cartographes de l'IGM étaient satisfaits, les hommes du 15 Wing reprenaient leur mission là où ils l'avaient arrêtée. Avant cela, des équipes spéciales de l'IGM et de l'Union Minière avaient marqué au sol des points avec des signes distinctifs blancs. A l'altitude de 18.000 pieds où nous volions, nous ne les voyions pas mais sur les photos, ils étaient bien visibles pour les hommes de l'IGM.

Comme mécanicien de bord, je n'étais pas indispensable à bord. Mon travail consistait principalement avant et après le vol dans l'approvisionnement en oxygène et en carburant. Effectuer des inspections, réparer les panne et parfois changer un moteur. Si le besoin se faisait sentir, je pouvais faire appel à nos hommes basés à Kamina et aussi parfois auprès de la Sabena pour l'utilisation de certains équipements.

Un petit détail, il y avait deux sortes de moteurs en usage sur les KPs (Dakota's pour les missions de photographie): les moteurs traditionnels et les moteurs équipés d'un compresseur à deux vitesses. Cela ne facilitait pas notre travail!



materiaal. Een detail: er waren twee soorten motoren in gebruik op de KPs (Dakota's voor foto-opdrachten): de traditionele motor en de motor met een compressor met twee snelheden. Dit maakte ons werk niet eenvoudiger! Bij mijn vierde en laatste verblijf in Katanga, MILAKAT 57, heb ik geluk gehad. We waren gestationeerd in Albertstad met boordcommandant A. Louis, copiloot Y. Maertens, navigator G. Béry, boordradio P. Stiernon en



fotograaf E. Abeels.

We kregen bezoek van een DC-3 van de 15 Wing uit Kamina (de KP-6) met mijn vriend Albert Tilleu als boordmechanici in de bemanning. Op 9 juni 1957 stelde hij voor mijn plaats in te nemen in de KP-6 voor de foto-opdracht van die dag. Bij het opstijgen liep het verkeerd en het vliegtuig stortte neer aan het einde van de piste en brandde volledig uit. Vijf bemanningsleden kwamen zwaar verbrand maar levend uit het wrak; mijn vriend Albert Tilleu stierf ter plaatse.

Luchtfotografie en peilingen in Katanga: MILAKAT 54

Dit artikel van A. Degraeve verscheen in 1954 in het Informatiebulletin van het MGI.

Bij het begin van elk jaar heerst er een geanimeerde sfeer in het Militair Geografisch Instituut (MGI), en vooral op de oude zolders van de kaartendivisie, die nu ingericht zijn als een aangename Congo-zaal.

Nadat de bevoegde autoriteiten beslist hadden door te gaan met het nieuwe programma voor fotografische luchtopnamen en peilingen in Katanga «Mission de Levés Aériens au Katanga 54» (MILAKAT), was de voorbereiding volop aan de gang.

Milakat...een naam die bij de anciens van de van deze opdracht herinneringen oproept, die bij "de blauwen van Luchtmacht" het perspectief van een mooie reis oproept en die de realisaties van het MGI in Afrika concreet maakt bij zij die achterblijven.

Lors de mon quatrième et dernier séjour au Katanga, MILAKAT 57, j'ai eu de la chance. Nous étions stationnés à Albertville avec comme commandant de bord P. Louis, copilote Y. Mertens, navigateur G. Béry, radio de bord P. Stiernon et le photographe E. Abeels. Nous reçûmes la visite d'un DC-3 du 15 Wing en provenance de Kamina (le KP-6). Il avait à bord mon ami Albert Tilleu comme mécanicien. Le 9 juin 1957; il proposa de me remplacer à bord du KP-6 pour la mission photographique de ce jour. Lors du décollage, les choses ne se passèrent pas bien et l'avion s'écrasa en bout de piste et brûla complètement. Cinq membres d'équipage parvinrent à sortir vivant de l'épave mais gravement brûlés. Mon ami Albert n'eut pas cette chance et mourut sur place.

La mission de levés aériens au Katanga: MILAKAT 54

Cet article par A. Degraeve a été publié en 1954 dans le Bulletin d'Information de l'IGM.

Au début de chaque année, une animation spéciale se remarque dans l'Institut Géographique Militaire (IGM) et principalement dans les anciens greniers de la Division Cartes, maintenant aménagés en salle Congo. C'est que le nouveau programme de prise de vues au Katanga vient d'être fixé par les autorités compétentes et que, par conséquent, la «Mission de Levés Aériens

Sinds 1949, periode van de pioniers die de basis van de werkmethode vastlegden, werden de soepelheid en de waarde van deze methode bevestigd. Inderdaad elk jaar opnieuw werkt Milakat op een gelijkaardige wijze en past zich zonder moeite aan de veranderende omstandigheden aan, met steeds een beter kwalitatief en kwantitatief rendement.

Dit resultaat is de vrucht van een goede organisatie in België. Iedereen vervult zijn taak volgens de algemene richtlijnen die door de belangrijkste geïnteresseerden sinds begin 1954 vastgelegd werden. Zoeken naar budgetten, naar operationele vliegtuigen voor luchtfotografie, bemanningen, plichtbewuste luchtfotografen en een bekwame chef in de Luchtmacht. De basis van Kamina contacteren om de nodige steun te bekomen. De documentatie beschikbaar bij het Speciaal Comité Katanga (SCK) samenbrengen, met dit comité een overeenkomst maken over de voorbereidende werken op de grond en gebruik van de middelen om onze materiële problemen in Afrika op te lossen (laboratoria, logement, transport, enz...). Zich verzekeren van de goede werking van de filmmagazijnen en het laboratoriummateriaal. De verzending van de pakken organiseren er rekening mee houdende dat er een douane in België is en een andere douane in Congo. Voorspellingen maken met betrekking tot verbruik en duur door het opstellen van een regelmatig vluchtplan voor elke zone. Dit alles is niet eenvoudig en zeker niet nu het voorgestelde programma dit jaar erg geladen is.

Eindelijk wordt het personeel aangeduid. De waarde en de verdiensten van een ieder worden in rekening gebracht en een afwisseling tussen anciens en nieuwelingen moeten er voor zorgen dat er een goed rendement is van bij de start van de operaties. En zo begint Milakat 54 echt voor onze kleine groep die weldra voor drie maanden zal overgeplaatst worden naar Elisabethstad.

Goed nieuws; de reis zal gebeuren met een tweemotorige Dakota. Het eerste vertrek is voorzien op 26 april voor de veteranen Degraeve, Xhenseval, Van Eyck et Pauwels. Het tweede vertrek zal plaatsvinden op 3 mei met nieuwelingen Buyckx, Blavier, Tielemans et Michiels, een laborant van Luchtmacht. Maar niemand gelooft dat deze data zullen gerespecteerd worden; het zou de eerste keer zijn. In afwachting maken we koortsachtig de kaarten en foto's klaar. De theoretische vluchtlijnen worden op een maximum aantal documenten getekend, rekening houdende met vluchten uitgevoerd de voorgaande jaren. Het materiaal wordt zorgvuldig ingepakt en het personeel oefent gedurende een week de taken in die het zal uitvoeren in Afrika.

In maart beginnen de bezoeken aan het militair hospitaal. Analyses van dit en dat,

au Katanga

54» (MILAKAT) est en cours de préparation.

Milakat... nom qui cristallise les souvenirs des anciens de la mission, qui évoque la perspective d'un beau voyage chez les «bleus de la Force Aérienne» et qui matérialise les réalisations de l'IGM en Afrique, chez ceux qui restent.

Depuis 1949, l'époque des pionniers, de ceux qui ont jeté les bases de la méthode de travail, la souplesse et la valeur de cette méthode ont été confirmées puisque Milakat se retrouve tous les ans semblable à elle-même tout en s'adaptant facilement aux diverses circonstances, et que son rendement quantitatif et qualitatif est en progression constante.

Un tel résultat est le fruit d'une organisation sérieuse en Belgique. Les directives générales ayant été arrêtées par les principaux intéressés dès le commencement de 1954, chacun s'attelle à sa tâche. Trouver des crédits, des avions en ordre pour le vol photographique, des équipages, des opérateurs photographes consciencieux et un chef compétent à la Force Aérienne. Contacter la base de Kamina au sujet de l'aide qu'elle pourra consentir à la mission. Réunir la documentation disponible au Comité Spécial du Katanga (CSK) et se mettre d'accord avec cet organisme sur les travaux préliminaires au sol et sur les moyens de résoudre nos problèmes matériels en Afrique (laboratoires, logement, transports, etc.). S'assurer du bon fonctionnement des chambres de prise de vues et rassembler le matériel de laboratoire. S'occuper de l'expédition des colis en n'oubliant pas qu'il existe une douane en Belgique et une autre au Congo. Faire des prévisions de consommation et de durée en établissant un plan de vol régulier pour chaque zone en particulier. Tout cela n'est pas simple d'autant plus que le programme proposé cette année est particulièrement chargé.

Enfin, le personnel est désigné. La valeur et les mérites de chacun entrent en ligne de compte et un roulement est établi entre anciens et nouveaux de manière que le rendement soit favorable dès le début des opérations. Et voilà que Milakat 54 commence réellement pour notre petit groupe qui va bientôt être transplanté pendant trois mois à Elisabethville.

Bonne nouvelle: le voyage aura lieu en Dakota bimoteur. Le premier départ est fixé au 26 avril pour les vétérans: Degraeve, Xhenseval, Van Eyck et Pauwels. Le deuxième départ aurait lieu le 3 mai pour les bleus: Buyckx, Blavier, Tielemans et Michiels, un laborant de la Force Aérienne. Mais personne ne croit que ces dates seront respectées; ce serait bien la première fois! En attendant, on prépare fiévreusement cartes et photographies; les lignes de vol théoriques sont tracées sur le maximum de documents en liaison avec les vols déjà exécutés les années précédentes. Le matériel est soigneusement emballé et le personnel entraîné une semaine durant sur les prestations qu'il aura à fournir en Afrique.

Au mois de mars, les visites à l'hôpital militaire commencent. Des analyses de ceci et de cela, des prises de sang, de longues attentes suivies de piqûres nous immunisant contre de terribles maladies.

Puis des papiers; combien de fois doit-on inscrire la

bloedafnames, lange wachttijden gevolgd door inenting die ons zouden moeten beschermen tegen verschrikkelijke ziekten.

En dan de papieren, hoe dikwijls moeten geboortedatum, naam en voornaam van elke deelnemer opgegeven worden. Verzekeringen, marsbevelen, bewijs van goed gedrag en zeden, toelating om in de kolonie te verblijven, paspoort. En nog meer papieren voor het opstellen, in meerdere exemplaren, van de materiaallijsten voor het licentiebureel, de douane, de sectie "passagiers en vracht", de boordcommandant, het SCK, basis Kamina, het MGI en natuurlijk voor de zending zelf.

Thuis worden de valiezen klaargemaakt, en de nieuwelingen trachten bij de anciens discreet te vernemen wat er onontbeerlijk, nodig of wenselijk is om mee te nemen op deze reis. Een zogenaamde koloniale, in ieder geval goed gebruikte, uitrusting wordt ons door het leger uitgedeeld. En iedereen maar pronken met de tropenhelm.

Een eerste voorschot op onze vergoedingen wordt ons toegekend, nu wordt het vertrek wel erg voelbaar. Een deel van de som wordt omgezet in vreemde munten in wel overwogen proporties bepaald volgens eerdere ervaringen. Twee of drie portefeuilles zullen nodig zijn om een lawine aan bankbiljetten op te bergen: Belgische, Franse, Algerijnse, Frans West Afrikaanse (AOF), Frans Equatoriaal Afrikaanse (AEF), Nigeriaanse, Congolese en enkele overal bruikbare dollars.

Eind april doet het MGI beroep op zijn sterke mannen om het materieel te verzenden met militaire vliegtuigen: 750 kg wordt er geladen in DC-4, 700 kg in een C-119 en 500 kg in de eerste DC-3's, de KP-4. Twintig zuurstofflessen werden reeds in februari per schip verzonden.

De voorziene datum nadert en voor alle zekerheid slikken wij dagelijks onze 32 milligram kinine; maar onze vele contacten met de 15 Wing doen ons twifelen want de KP-4 is nog steeds niet klaar. Op 25 april wordt ons eindelijk bevestigd dat de eerste ploeg 's anderendaags zal vertrekken. De beslissing is gevallen, en we laten de anderen over aan hun trieste lot.

Opschudding in Melsbroek: papieren, valiezen, vislijnen, foto-enfilmtoestellen, afscheidenlaatste aanbevelingen. Eindelijk wordt ingescheept in de DC-3 KP-4 en om 9 uur stijgen we op en zetten koers naar het zuiden en de zon.



date de naissance, le nom et les prénoms de chaque partant? Assurance, ordre de mission, certificat de bonne vie et mœurs, autorisation de séjourner à la colonie, passeport. Et encore des tas de papiers afin de dresser, en multiples exemplaires, les listes du matériel: pour l'office des licences, la douane, la section «passagers et fret», le commandant de bord, le CSK, la base de Kamina, l'IGM et bien entendu pour la mission elle-même.

Chez soi, on boucle les valises et les nouveaux se renseignent discrètement auprès des autres de ce qu'il est indispensable, nécessaire et souhaitable d'emporter pour le voyage. Un équipement soi-disant colonial, et en tout cas bien usagé, nous est distribué par l'armée. Et chacun de faire le fier avec son casque. Une première avance sur indemnités nous est octroyée; maintenant le départ devient palpable. Une partie de la somme est convertie en argent étranger suivant des proportions bien établies par les expériences précédentes. Deux ou trois portefeuilles feront l'affaire pour classer une avalanche de billets belges, français, algériens, Afrique occidentale française (AOF), Afrique équatoriale française (AEF), nigériens, congolais et les quelques dollars passe-partout à titre de sécurité.

Fin avril, l'IGM fait appel à ses hommes forts pour expédier le matériel par avion militaires: 750 kg sont ainsi chargés dans un DC-4, 700 kg dans un C-119 et 500 kg dans le premier DC-3, le KP-4. Vingt bonbonnes d'oxygène avaient été envoyées par bateau dès février. La date prévue est maintenant proche; à tout hasard nous avalons chaque jour nos 32 milligrammes de quinine, mais les fréquents contacts avec la Force Aérienne nous laissent dans le doute car le KP-4 est toujours pas prêt. Finalement, le 25 avril, on nous confirme le départ de la première équipe pour le lendemain matin. Le sort en est jeté et nous abandonnons les autres à leur triste sort.

Agitation à Melsbroek: papiers, valises, cannes à pêche, appareils photo et cinéma, adieux et dernières recommandations. Enfin, voici l'embarquement dans le DC-3 KP-4 et à 9 heures juste, nous décollons: cap vers le sud et le soleil.



THE ATLAS STORY (12)

Mike Arren

April 2014

Op 4 april heeft Turkije uiteindelijk zijn eerste Atlas dan toch geaccepteerd van Airbus Defence & Space, waardoor dit land de tweede gebruiker van de Atlas wordt. MSN009, die voor het eerst in augustus 2013 vloog en al tegen eind september 2013 geleverd kon worden, is uiteindelijk in Sevilla gebleven om daar te worden ingezet voor trainingsactiviteiten van de Türk Hava Kuvvetleri.

Turkije, dat MSN009 eerst niet wilde accepteren, zal deze Atlas overvliegen naar vliegbasis Kayseri in



Centraal-Turkije, waar deze eerst zal worden ingezet bij de training van Turkse bemanningen. Volgens de Turkse President Abdullah Gül zal de A400M de Turkse strijdkrachten aanzienlijk versterken. De Türk Hava Kuvvetleri zal uiteindelijk 10 Atlassen ontvangen, waarmee de Transall C-160D zal worden vervangen.

Mei 2014

Op 15 mei bracht een A400M een bezoek aan Mexico, waarbij het toestel ook een aantal demonstratievluchten heeft gemaakt. De A400M landde te 13:50 uur lokale tijd te Mexico D.F. International Airport en dit op verzoek van Mexico dat de capaciteiten van de A400M wenst te evalueren.

Van 20 mei tot 22 mei nam een Atlas van de Armée de L'Air deel aan de ILA-airshow in Berlijn.

Op de tweede dag van ILA bezocht de Duitse Minister van Defensie Ursula von der Leyen de A400M, waarbij CEO van Airbus Groep Tom Enders haar een persoonlijke rondleiding gaf.

Eveneens op 22 mei heeft Airbus Defence and Space een contract aan Thales toegekend voor de levering van een tweede vluchtsimulator voor de A400M aan de Royal Air Force. Deze simulator is voorzien van het volledige spectrum dat simulatie te bieden heeft. A400M Training Services Ltd (ATSL), een joint venture vennootschap tussen Thales en Airbus Defence and Space,

April 2014

Le 4 avril, la Turquie a finalement accepté de Airbus Defence and Space son premier Atlas, faisant de ce pays le deuxième utilisateur de l'Atlas. Le MSN009, qui vola pour la première fois en août 2013 et livré à la fin de septembre 2013, est finalement resté à Séville pour être utilisé pour la formation de la Türk Hava Kuvvetleri.

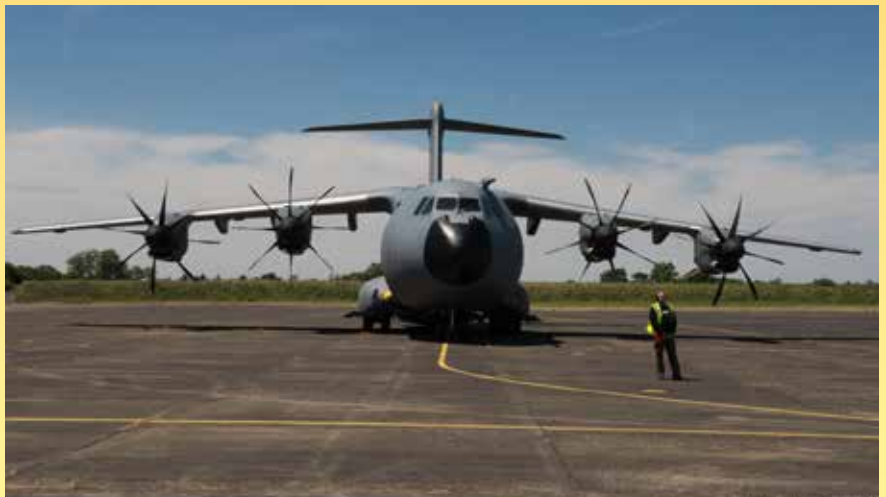
La Turquie, qui premièrement ne voulait pas accepter cet Atlas, va finalement transférer le MSN009 sur la base de Kayseri en Turquie centrale où il sera d'abord utilisé pour la formation des équipages turcs. Selon le président turc Abdullah Gül le A400M renforcera de manière significative le potentiel des forces armées turques. La Türk Hava Kuvvetleri recevra finalement 10 Atlas qui remplaceront le Transall C-160.

Mai 2014

Le 15 mai, un A400 a mené une visite au Mexique et a fait un certain nombre de vols de démonstration. L'A400M a atterri à 01:50 heure locale à l'aéroport International D.F de Mexico suite à la demande du Mexique qui souhaite évaluer les capacités de l'A400M. Du 20 mai au 22 mai un Atlas de l'Armée de L'Air a pris part à l'ILA Airshow de Berlin. Le second jour de l'ILA le A400M a été présenté au ministre de la défense allemand Ursula von der Leyen et le CEO de Airbus Group Tom Enders lui a fait une visite guidée personnelle.

Aussi le 22 mai, Airbus Defence and Space a attribué un contrat à Thales pour la livraison d'un deuxième simulateur de vol A400M pour la Royal Air Force. Ce simulateur comporte le spectre complet nécessaire à la simulation. Le A400M Training Services Ltd (ATSL), un partenariat entre Thales et Airbus Defence and Space, assurera le soutien industriel et l'entretien du simulateur. Via l'ATSL, Thales a également construit avec succès le bâtiment pour l'infrastructure de formation de l'A400M à Brize Norton.

Juin 2014



zal voor de industriële ondersteuning en onderhoud van de simulator instaan. Via ATSL heeft Thales ook het gebouw voor de opleidingsinfrastructuur van de A400M succesvol afgewerkt te Brize Norton.

Juni 2014

Op 12 juni kondigde Airbus Defence & Space aan dat de leveringen van de nieuwe Atlassen vanaf deze maand sneller zullen verlopen. Tot nu toe zijn er slechts 3 A400M's geleverd en heeft de vierde Atlas – MSN10 van de Armée de L'Air – zijn laatste tests voor levering in Sevilla ondergaan. Thans wordt er elke anderhalve maand een Atlas geleverd, maar dit zou nog iets sneller gaan verlopen.

In september zouden de eerste twee Atlassen voor de Royal Air Force geleverd moeten worden, waarvan MSN15, thans in eindassemblage te Sevilla, voorzien zou moeten zijn van de initiële tactische capaciteiten van de A400M. Deze productiestandaard zou vanaf halfweg 2015 ervoor moeten zorgen dat de A400M volledig uitgerust is luchtdroppings, technisch gereed is voor de installatie van afweerapparatuur en kan bijtanken in vlucht.

Juli 2014

Van 14 tot 20 juli nam de A400M deel aan zowel de static show als het vliegprogramma van de Farnborough Air Show. De A400M maakte deel uit van een groep vliegtuigen, geproduceerd door Airbus.

Op 14 juli heeft een A400M de eerste parachutages van personeel succesvol afgerond. Paratroepen van de Spaanse strijdkrachten werden in een testprogramma van 11 vluchten gedropt boven landingsterreinen in Frankrijk en Spanje. 20 para's, 10 via elke deur, sprongen van op 1500 voet in een enkele run vanuit de achterste zijdeuren. Er werden ook sprongen in vrije val vanaf de laadklep uitgevoerd.

Op 15 juli meldde de voorzitter van Europrop International (EPI – consortium van Rolls Royce, Snecma, MTU en ITP) Ian Crawford dat het eerste jaar van operationele dienst van de A400M gekenmerkt werd door een solide betrouwbaarheid van zijn TP400-D6 motoren.

Op 16 juli heeft een A400M succesvol voor de eerste maal in de lucht bijgetankt van een A330 tanker. De A330 MRTT c/n ZZ334 van de Royal Air Force, Voyager geheten en in dienst van de RAF vormt een onderdeel van de toezegging van Groot-Britannië in het A400M-programma en is thans voor de ondersteuning van de vliegtuigen van de Grizzly vloot in Spanje gestationeerd. Gedurende vier dagen heeft de A400M boven Zuid-Spanje zowel overdag als 's nachts 100 zogenaamde "natte" contacten met de A330 MRTT gemaakt, en werd er in totaal meer dan 80 ton brandstof overgepompt. Deze en vorige tests in vlucht tonen de capaciteit van de Atlas aan om non stop-zendingen over extreem lange afstanden aan te kunnen.

Op 21 juli nam een A400M deel aan het luchtdefilé ter attentie van de Belgische Nationale Feestdag. De A400M in kwestie keerde net terug van de Farnborough Air Show in Groot-Britannië en nam op de terugweg

Le 12 juin Airbus Defence and Space a annoncé que dès ce mois les livraisons des nouveaux Atlas se dérouleront plus rapidement. Jusqu'à présent, il y a seulement 3 A400M livrés et le quatrième Atlas – le MSN10 de l'Armée de L'Air – subit les derniers essais de livraison à Séville. Actuellement le taux de livraison est d'un avion tous les mois et demi, mais celui-ci devrait augmenter.

En septembre, les deux premiers Atlas devraient être livrés à la Royal Air Force, le MSN15, maintenant en assemblage final à Séville, doit être doté de la capacité tactique initiale de l'A400M. Cette norme de production standard devrait mi-2015 assurer que l'A400M soit équipé pour le largage en vol, soit prêt à recevoir l'installation d'équipements de défense et puisse se ravitailler en vol.

Juillet 2014

Du 14 au 20 juillet l'A400M a participé aussi bien au Static Show qu'au programme de vol du Farnborough Air Show. L'A400M fait partie d'un groupe d'avions produits par Airbus.

Le 14 juillet, l'A400M a effectué avec succès le premier parachutage de personnel. Des parachutistes des forces armées espagnoles ont été, dans un programme de test de 11 vols, largués sur des aérodromes en France et en Espagne. 20 parachutistes, 10 par chaque porte, ont sauté d'une hauteur de 500 pieds, en un seul passage par les portes latérales arrière.



Il y a également eu des sauts en chute libre depuis la rampe de chargement arrière.

Le 15 juillet, le Président d'Europrop International (EPI – consortium de Rolls Royce, Snecma, MTU et ITI) Ian Crawford a annoncé que la première année de service opérationnel de l'A400M a été caractérisé par une grande fiabilité de ses moteurs TP400-D6.

Le 16 juillet, un A400M a été ravitaillé pour la première fois avec succès par un ravitailleur A330. L'A330 MRTT c/n ZZ334 de la Royal Air Force, appelé Voyager, en service à la RAF, fait partie de l'engagement de la Grande Bretagne dans le programme A400M et stationné en Espagne assure le soutien de la flotte des Grizzly. Pendant quatre jours un A400M au sud de l'Espagne a eu aussi bien de jour que de nuit 100 contacts « mouillé » avec l'A330 MRTT, et un total de plus de 80 tonnes de carburant a été transféré. Ces tests en vol et les précédents ont montré la capacité de l'Atlas de réaliser des missions non stop à très longues distances.

Le 21 juillet un A400M a participé au défilé aérien de la fête nationale belge. L'A400M en question revenait juste de Farnborough en Grande-Bretagne et participa sur son chemin de retour à sa base d'origine au défilé aérien.

LUXEMBURGSE PILOTEN IN DE 15 WING

Interview door Nadège Godefroid
Verscheen in «dBriefing» van februari 2012/4

In 2003 besliste het Luxemburgs leger om een A-400M transportvliegtuig aan te kopen. Het toestel zal beschikbaar zijn vanaf 2019 en wordt waarschijnlijk in ons land gestationeerd. Hiervoor rekruteerde het Luxemburgs leger vier piloten. Twee van hen werken al met de Belgen mee, hun collega's zijn nog in opleiding. Vandaag willen ze er nog twee meer aanwerven. We zochten de luitenanten Daniel Olsem en Gilles Van Dyck op, die respectievelijk in februari 2012 en augustus 2013 toekwamen in de 15 Wing in Melsbroek.



“Gudden moien. Wéi geet et dir?”, of nog “Bis muer”, klinkt het in de gangen van de 15 Wing Luchtransport. Is dit geheime pilotentaal? Helemaal niet, het zijn uitspraken die onze Luxemburgse collega's hebben meegebracht.

Wat is je achtergrond? Hoe ben je piloot geworden?
Gilles Van Dyck (rechts op de foto): Het Luxemburgs Leger rekruteerde voor het eerst piloten in 2006. Ik heb een opleiding van vijf jaar gevolgd aan de Koninklijke Militaire School (KMS) in Brussel, om vervolgens in de voetsporen van de Belgische piloten te treden. Daarna heb ik ongeveer tien maanden de opleiding tot transportpiloot gevolgd in Bevekom en in Avord (Frankrijk). Nadat ik nog eens vijf weken op een simulator in de Verenigde Staten getraind had, begon ik te vliegen in België.
Daniel Olsem (Links op de foto): Ik deed ongeveer

DES PILOTES LUXEMBURGEOIS AU 15 WING

Interview de Nadège Godefroid
Publié dans «dBriefing» du février 2014

En 2003, l'Armée luxembourgeoise prenait la décision d'acheter un avion-cargo A400M. Livrable en 2019 et prévu pour être stationné dans notre pays, elle engageait, dans cette optique, quatre pilotes (deux d'entre eux travaillent déjà activement avec les Belges, leurs collègues étant toujours en formation) et envisage aujourd'hui de recruter deux autres personnes. Nous retrouvons les lieutenants Daniel Olsem et Gilles Van Dyck arrivés respectivement en février 2012 et août 2013 au 15 Wing Transport.

«Gudden Moien. Wéi geet et dir?», ou encore «Bis muer», entend-on depuis peu lorsqu'on arpente les couloirs de l'équipe de vol du 15 Wing. S'agit-il d'une langue secrète inventée par les pilotes? Non, mais bien d'expressions véhiculées par nos amis luxembourgeois.

Quel est votre parcours? Comment êtes-vous devenus pilotes?
Gilles Van Dyck (à droite sur la photo): En 2006, l'armée luxembourgeoise recrutait des pilotes pour la première fois. J'ai donc suivi une formation de cinq ans à l'École Royale Militaire (ERM) à Bruxelles, puis marché sur les traces des aviateurs belges. Après quelque dix mois à Beauvechain, autant à l'école d'aviation de transport à Avord (France) pour apprendre à piloter des transporteurs et cinq semaines sur simulateurs aux États-Unis, j'ai entamé les vols en Belgique.
Daniel Olsem (à gauche sur la photo): Pour moi, c'est

helemaal hetzelfde, maar ik begon mijn carrière aan de KMS bij de Landcomponent. Na mijn eerste jaar besloot ik om van richting te veranderen.

Waarom zijn jullie piloot geworden?

Gilles: In mijn geval was het niet eens een echte kinderdroom, het was eerder een interesse die groeide aan het einde van mijn middelbare school.

Daniel: Ik had altijd al interesse om piloot te worden, maar liefst niet in een burgeromgeving. Toen er aan het einde van mijn eerste jaar een plaats voor leerling-piloot openstond zei ik tegen mezelf: "waarom niet? Gewoon doen!" Ik heb nog altijd geen spijt van die keuze.

Zijn jullie er trots op dat jullie de eerste twee Luxemburgse piloten zijn?

Daniel: Niet bepaald. Ik ben gewoon een piloot zoals alle andere. Bovendien komen er binnenkort nog twee collega's bij.

Gilles: Je bent trots op het moment dat je je vleugels krijgt en dus piloot bent. Maar dat we de eerste twee Luxemburgse piloten zijn verandert voor mij niets.

Is het leven in België niet te moeilijk?

Daniel: Luxemburg is slechts anderhalf uur rijden van uit Brussel, we zijn dus helemaal niet zo ver van onze familie en vrienden. Daarnaast hebben we al vijf jaar in Brussel gestudeerd en zijn het leven hier helemaal gewoon.

Gilles: Zo is dat. We kennen hier ondertussen ook veel mensen terwijl we van in het begin wisten dat Melsbroek onze thuishaven zou worden.

Daniel: Bovendien integreerden wij probleemloos in het Belgisch militaire milieu

Gilles: We werden hier heel goed opgevangen en we worden op dezelfde manier behandeld als de Belgische piloten. We worden echt beschouwd als volwaardig lid van het 20 Smaldeel. Het is nochtans voor ons niet vanzelfsprekend om te werken met collega's die al over jaren ervaring beschikken.

Bestaan er geen kleine verschillen?

Gilles: Alleen voor de opdrachten. Wanneer we een vlucht uitvoeren moeten we die altijd melden bij onze verbindingsofficier op het Commando van de Luchtcomponent (COMOPSAIR) in Evere. Als we Europa willen verlaten moet hij alle toelatingen aanvragen, omdat sommige politieke overeenkomsten van Luxemburg kunnen verschillen met die van België.

Daniel: Maar op plaatsen waar ons leger aanwezig is vormt dat geen probleem.

Waar zien jullie jezelf binnen tien jaar?

Daniel: Dan hoop ik nog te mogen vliegen. Uiteindelijk wordt de A-400M normaal het vliegtuig dat we zullen besturen, maar daarover is nog geen enkele beslissing gevallen.

Gilles: Om met de A-400M te mogen vliegen moeten we een omscholingsprogramma volgen. We weten nog niet wanneer dat zal beginnen. Maar ik hoop wel dat ik hier nog een aantal jaren kan en mag blijven.

exactement pareil. Sauf que j'ai débuté ma carrière militaire à l'ERM dans la Composante Terre. J'ai décidé de changer d'orientation après ma première année.

Pourquoi êtes-vous devenus pilotes?

Gilles: En ce qui me concerne, ce n'était pas un rêve d'enfant. Il s'agissait plutôt d'une envie qui a évolué dès la fin de l'école secondaire.

Daniel: Être pilote m'a toujours intéressé, mais pas dans le civil. J'étais davantage attiré par l'armée. Lorsque la place s'est ouverte à l'issue de ma première année à l'ERM, je me suis dit: «Pourquoi pas? Lance-toi!». Je ne regrette absolument pas ce choix.

Ne ressentez-vous pas une certaine fierté d'être les deux premiers pilotes luxembourgeois?

Daniel: Pas vraiment, je me vois comme un pilote parmi d'autres. De plus, deux collègues en formation nous rejoindront bientôt.

Gilles: Je pense que tout pilote ressent une pointe de fierté lorsqu'il reçoit ses ailes. Mais que nous soyons les premiers Luxembourgeois ne change absolument rien pour moi.

N'est-ce pas trop difficile de vivre en Belgique?

Daniel: Par la route le Luxembourg ne se trouve qu'à une heure trente de Bruxelles. Nous ne sommes pas encore trop éloignés de notre famille et amis. De plus, nous avons étudié cinq ans à Bruxelles et sommes habitués à la Belgique.

Gilles: En effet, nous avons lié connaissance avec bon nombre de gens. Mais les conditions étaient claires dès le début: nous savions que notre 'port d'attache' serait Melsbroek.

Daniel: En outre, notre intégration parmi les militaires belges n'a jamais posé problème.

Gilles: Nous avons été très bien accueillis. Nous sommes traités comme des pilotes belges. On fait vraiment partie intégrante de la 20 Escadrille. Travailler ici n'est pas négligeable car nous côtoyons des collègues ayant beaucoup d'expérience.

N'existe-t-il pas quelques petites différences?

Gilles: Uniquement pour les missions. Dès que nous effectuons un vol, nous devons en référer à notre officier de liaison au commandement de la Composante Air (COMOPSAIR) à Evere. Il nous faut demander les autorisations dès que nous quittons l'Europe. Parfois les engagements politiques de la Belgique et du Luxembourg diffèrent.

Daniel: Mais en ce qui concerne les pays où notre armée est présente, il n'y a d'office aucun problème.

Où vous voyez-vous dans dix ans?

Daniel: J'espère encore voler dans une dizaine d'années. À terme, nous piloterons l'A400M, mais rien n'est encore défini.

Gilles: Nous devons suivre un programme de reconversion si l'on souhaite voler sur cet appareil, mais ignorons encore quand il débutera. Ce qui est certain, c'est que j'espère rester ici quelques années.

15 WING 2014

Door Axel Vermeesch

EU-Afrika Top

Voor de EU-Afrika Top van 2 en 3 april, kwamen negen Afrikaanse staatshoofden met hun delegatie toe op



Brussels Military Airport BRUMIL, o.a. Oeganda, Congo Brazzaville, Ghana, Gabon, Niger, Tunesië en Cameroun.

Twintig jaar geleden: Genocide in Rwanda

Van 6 tot 8 april werd de laatste opdracht met de Airbus A330 uitgevoerd (boordcommandant W. Meukens). Met het vliegtuig werden 89 passagiers naar Kigali gebracht en 24 naar Kinshasa. In Kigali wordt op 7 april het begin van de genocide van 1994 herdacht. Minister van Buitenlandse Zaken D. Reynders en minister van Ontwikkelingssamenwerking J-P. Labille vertegenwoordigden België op de grootse viering in het stadion van Kigali. Op 8 april werden in aanwezigheid van de families de tien Belgische para's herdacht die op 7 april door Rwandese militairen werden gefolterd en vermoord in kamp Kigali. Zij stonden in voor de veiligheid van de Rwandese premier Agathe Uwilingiyimana die ook vermoord werd.

Airlift Bloc Training 2014

ABT-2014 ging door van op de Base Aérienne 101 Toulouse Francazal. Van 17 april tot 23 mei werden in twee periodes van twee weken telkens drie à vier C-130's ingezet om de tactische kwalificaties van de bemanningen van het 20 Smaldeel te testen en op peil te houden.

Vanuit het European Air Transport Command (EATC) in Eindhoven, waar luitenant-kolonel Gerd Finck (ex-bevelhebber van het 20 Smaldeel C-130) verantwoordelijk is voor de standaardisatie, werd een oproep gelanceerd aan de andere EATC-landen om aan de

Par Axel Vermeesch

Sommet UE-Afrique



Neuf chefs d'états africains et leurs délégations sont arrivés à l'aéroport militaire de Bruxelles BRUMIL pour le Sommet UE-Afrique du 2 et 3 avril, parmi eux l'Ouganda, le Congo Brazzaville, le Ghana, le Gabon, le Niger, la Tunisie et le Cameroun.

Il y a 20 ans : le génocide au Rwanda

La dernière mission de l'Airbus A330 s'est déroulée du 6 au 8 avril dernier (commandant de bord W. Meukens). 89 passagers ont été emmenés par avion à Kigali et 24 à Kinshasa. En ce 7 avril, on commémorait le début du génocide de 1994 à Kigali.

Le Ministre des Affaires étrangères D. Reynders et le ministre de la Coopération JP. Labille représentaient la Belgique à la grande célébration dans le stade de Kigali.

Le 8 Avril, en présence des familles, on s'est souvenu des dix parachutistes belges qui avaient été torturés et assassinés le 7 avril au camp Kigali par des soldats rwandais.

Ils étaient chargés de la sécurité du Premier ministre rwandais Agathe Uwilingiyimana qui a été également tuée.

Airlift Bloc Training 2014

ABT-2014 a été organisé à la Base Aérienne 101 Toulouse Francazal. Du 17 avril au 23 mai, pendant deux périodes de deux semaines, trois à quatre C-130 étaient engagés pour vérifier et

rafraîchir les qualifications tactiques des équipages de la 20 Esc.

L'European Air Transport Command (EATC) à Eindhoven, où le lieutenant-colonel Gerd Finck (ancien commandant de la 20 Esc) est responsable pour la



Belgische training deel te nemen. Zo werd een C-160 Transall van de Franse Luchtmacht volledig in de training geïntegreerd. Het was de eerste maal dat een ander land deel aan deze Belgische oefening

Het Belgisch detachement bestond uit 130 personen van de 15 Wing, het Peloton Luchtbevoorrading uit Schaffen en een compagnie paracommando's van de Lichte Brigade.

Een van de doelstellingen van de ABT-14 was het oefenen van Non-combatant Evacuation Operations (NEO), een oefening waarbij landgenoten geëvacueerd moeten worden uit gevaarlijk of onstabiel gebied.

Gedurende de eerste periode stond het detachement van de 15 Wing onder bevel van luitenant-kolonel B. Beeckmans en was majoor D. Van den Heuvel de "director of operations" (DOO). Majoor F. Passagez was bevelhebber gedurende de tweede periode met majoor Marco Charlier als DOO.



standardisation, a lancé un appel aux autres pays EATC pour participer à cet entraînement. Répondant à cet appel un C-160 Transal fût intégré dans l'exercice. C'était une première pour cet exercice belge.



Le détachement belge était composé de 130 personnes du 15 Wing, le peloton RAVAIR de Schaffen et une compagnie para-commando de la Brigade Légère. Un des objectifs de ABT-14 était l'entraînement de Non-combatant Evacuation Operations (NEO), un exercice pour évacuer des civils hors d'une région dangereuse ou instable.

Pendant la première période le détachement était sous le commandement du lieutenant-colonel Beeckmans tandis que le major Van den Heuvel était directeur des opérations (DOO). Les Majors Passagez et Charlier occupaient ces fonctions pendant la deuxième période.

personeel en materiaal door C-130 en C-160 vonden plaats in de valleien van de Pyreneeën.

Gedurende de ABT-14 kwam de Atlas A-400M, opvolger van de C-130's van de 15 Wing, op bezoek en kreeg het personeel van de 15 Wing de kans om het vliegtuig van buiten en van binnen te bewonderen. Majoor M. Charlier en zijn bemanning kregen zelfs de kans om in "losse formatie" te vliegen met de Atlas.

Getuigenissen:

Majoor D. Gochel: "Deze training was een bijzondere gelegenheid, want samenwerken met bemanningen die een andere werkwijze hebben dan de onze stelt ons voor nieuwe moeilijkheden. Dit brengt heel veel discussie teweeg waardoor de briefings voor en na de opdracht zeer nuttig zijn, maar vooral constructief voor beiden."

Majoor F. Passagez: "Dank zij de inzet van interventie- en onderhoudspersoneel, was de beschikbaarheid van de vliegtuigen groot. Per dag konden drie à vier "waves"

C'est dans les vallées des Pyrénées que eurent lieu les vols en formation et les parachutages de personnel et matériel par C-130 et C-160. Pendant l'exercice un ATLAS 400M, le successeur du C-130, rendait visite à la base. Le personnel du 15 wing a eu amplement l'occasion de visiter l'avion





à l'extérieur et à l'intérieur. Le major Charlier et son équipage ont même eu l'occasion de voler en formation avec l' A-400M.

Témoignages

Major D. Gachet: Cet entraînement est une occasion unique, car travailler avec des équipages qui ont une autre méthode de travail que la nôtre pose des problèmes. Ceci entraîne beaucoup de discussions qui font que les briefings avant et après la missions sont très utiles, mais surtout très constructifs pour tous.

gevlogen worden met drie à vier C-130's. Met zes tot zeven bemanningen beschikbaar per dag, konden wij hier meer trainen in een maand dan in België in een jaar."

Majoor M. Charlier: "In de wereld van tactisch luchttransport is de Advanced Airlift Tactics training Course (AATTC) in Amerika de referentie; maar de plaatsen zijn zeer gegeerd en duur. Daarom creëerden wij onze eigen jaarlijkse ABT en hopen wij dat ook andere landen eraan zullen deelnemen.

Rome: heiligverklaring van twee pausen

Embraer CE-03 (boordcommandant A. Grossiels) van 26 tot 27 april.

Johannes XXIII (paus 1958-1963) en Johannes Paulus II (paus 1978-2005).

Aan boord vicepremier P. De Crem en de voorzitter van de Europese Raad H. Van Rompuy en zijn echtgenote. Koning Albert, koningin Paola en Prinses Astrid waren ook aanwezig op de plechtigheid.

Airbus A321 in gebruik genomen



Nadat de piloten enkele trainingsvluchten uitvoerden en op 10 april een test- en familiarisatievlucht voor het personeel van Defensie plaats gevonden had, wordt



Major Passagez: Grâce à l'engagement du personnel d'intervention et de maintenance la disponibilité des avions était grande. Journallement trois à quatre vagues de trois à quatre C-130 ont été exécutées. A six ou sept équipages disponibles chaque jour, nous avons eu plus d'entraînement en un mois que pendant toute une année en Belgique.

Major M. Charlier: Dans le monde du transport aérien tactique l' Advanced Airlift Tactics Training Course (AATTC) en Amérique est la référence, mais les places sont chères. Pour cela nous avons crée notre ABT annuel et nous espérons que d'autres pays participeront.

Rome: Canonisation de deux papes

Du 26 au 27 avril l'Embraer CE-03 (commandant de bord A. Grossiels) a amené le vice-premier ministre P. De Crem, le président du Conseil européen H. Van Rompuy et son épouse à Rome pour la canonisation

de Jean XXIII (pape de 1958 à 1963) et de Jean-Paul II (pape de 1978 à 2005).

Le roi Albert, la reine Paola et la princesse Astrid ont



de nieuwste aanwinst van Defensie op dinsdag 20 mei voorgesteld aan de media. Maar eerst werd de Belgische driekleur op het verticaal staartvlak opnieuw geplaatst met de zwarte kleur naar voor in plaats van de rode.

Minister van Defensie P. De Crem en de Chef Defensie generaal G. Van Caelenberge wonen de voorstelling op Melsbroek bij en kondigen een jaarlijkse besparing van 4 miljoen euro per jaar aan voor Defensie door dit kleinere vliegtuig te leasen ter vervanging van de veel grotere A330.

De media-mensen krijgen de gelegenheid het nieuwste vliegtuig van Defensie te bezichtigen. Het vliegtuig kan tot 152 passagiers en 10 ton vracht vervoeren. Met het maximale lading heeft het een bereik van 4.300 km. Met een kleinere lading kan het zelfs tot 5.500 km vliegen.

Indien Defensie een vliegtuig nodig hebben met een grotere capaciteit, dan voorziet het leasing-contract eveneens dat Avico een groter toestel levert.

Op 15 mei voerde het toestel met succes zijn eerste operationele vlucht uit naar Bamako in Mali en op 27 mei bracht het militairen naar Kinshasa.

Vergelijking A321/A330:



passagiers 152/263, maximum lading 10 ton/45 ton, autonomie 6.000 km/10.500 km.

é g a l e m e n t assisté à la cérémonie.

L'Airbus A321 entre en service

Après que les pilotes aient effectué quelques vols d'entraînement et un vol d'essai et de familiarisation le 10 avril pour le personnel de la Défense, la nouvelle

acquisition de la Défense a été présentée le 20 mai aux médias. Mais auparavant les trois couleurs belges ont été replacées sur le plat de la queue verticale avec la couleur noire vers l'avant, au lieu du rouge.

Le Ministre de la Défense P. de Crem et le Chef de la Défense, le général G. Van Caelenberge ont assisté à la présentation à Melsbroek et ont annoncé une économie annuelle de 4 millions d'euro par an pour la Défense par le leasing de ce plus petit avion en lieu et place du beaucoup plus gros A330.

Les medias ont reçu l'occasion de visiter l'avion le plus récent de la Défense. L'appareil peut transporter jusqu'à 152 passagers et 10 tonnes de freight. A la capacité maximale, le rayon d'action de l'avion est de 4.300 km. A charge plus réduite, il peut voler jusqu'à 5.500 km.

Au cas où la Défense a besoin d'un avion de plus grosse capacité, le contrat de leasing prévoit alors également qu'Avico fournisse un plus gros appareil.

Le 15 mai, l'appareil effectuait son premier vol opérationnel avec succès vers Bamako au Mali et le 27 mai, il emportait les militaires vers Kinshasa. Comparaison A321/A330:





Ons vorstenpaar Naar Stockholm en Oslo

Dinsdag 29 en woensdag 30 april brengt een Embraer CE-03 (boordcommandant M. Campers) ons vorstenpaar naar Stockholm en Oslo voor hun eerste officieel bezoek aan de vorstenparen van Zweden en Noorwegen.

Naar het CERN in Genève

Op woensdag 21 mei brengt de Embraer CE-03 (boordcommandant J. Vandenbosch) koning Filip naar Genève voor een bezoek aan het CERN. Hij is vergezeld van 38 personen waaronder F. Englert, die in 2013 de Nobelprijs voor Fysica won. De Belgische Nobelprijswinnaar leidde de koning rond in de 25-kilometerlange deeltjesversneller 100 meter onder de grond. (Zie ook Dakota News nrs 60 en 61.)

Naar Warschau

Ons koningspaar vliegt op dinsdag 3 juni met de Embraer CE-03 (boordcommandant F. Passagez) naar Warschau waar zij samen met president Obama als eregasten zijn uitgenodigd om op de viering van 25 jaar democratie. Op 4 juni 1989 werden in Polen de eerste vrije verkiezingen gehouden, wat een kettingreactie teweeg bracht die het communisme in het Sovjet-blok ten val bracht.

Naar Normandië

Op vrijdag 6 juni brengt een Embraer CE-03 (boordcommandant P. Mollet) ons vorstenpaar naar Caen. Samen met 20 staatshoofden en regeringsleiders en 2.000 oud-strijders wonen zij op Sword Beach (Ouisterham) de herdenkingsplechtigheid bij van D-day, 70 jaar geleden op 6 juni 1944.

Indian Day Motorrally 2014

Voor de 17de Indian Day op zaterdag 24 mei zijn ongeveer 1.500 motorrijders naar de 15 Wing gekomen. Op dit jaarlijks feest voor motorrijders is korpscommandant kolonel P. Mollet aanwezig om samen met meter Kim Gevaert en peter Peter Van Asbroeck dit evenement te steunen. Als de motorrijders terug komen van hun GPS-tour naar Gavere heerst er op de tarmac van Melsbroek een gezellige sfeer met muziek en BBQ.

De opbrengst van de Indian Day gaat volledig naar de sociale werken van de 15 Wing gaat, waaronder de

Passagers 152/263, charge max 10 tonnes/45 tonnes, autonomie 6.000 km/10.500 km.

Notre couple royal

Destination Stockholm et Oslo

Mardi 29 et mercredi 30 avril un Embraer CE-03 (commandant de vol M. Campers) emmène notre couple royal à Stockholm et Oslo pour leur première visite officielle aux couples royaux de Suède et de Norvège.

Destination le CERN de Genève

Mercredi 21 mai l'Embraer CE-03 (commandant de bord J. Vandenbosch) emmène le roi Philippe à Genève pour une visite au CERN. Il était accompagné de 38 personnes, parmi eux F. Englert, qui en 2013 a gagné le prix Nobel de physique. Le lauréat du prix Nobel belge a guidé le roi dans l'accélérateur de particule long des 25 km logé à 100 mètres sous terre. (Voir aussi les Dakota News no 60 et 61).

Destination Varsovie

Notre couple royale s'envole le mardi 3 juin avec l'Embraer CE-03 (vol commandant de bord Passagez) en direction de Varsovie, où ils sont invités à se joindre au président Obama comme membres d'honneur lors de la célébration des 25 ans de démocratie. Le 4 juin 1989 se sont tenues les premières élections libres en Pologne, ce qui a déclenché une réaction en chaîne entraînant dans sa chute le communisme du bloc soviétique.

Destination Normandie

Le vendredi 6 juin un CE-03 Embraer (commandant de vol P. Mollet) transporte notre couple royal à Caen. Avec 20 chefs d'Etat et 2.000 anciens combattants, ils participent à la cérémonie de commémoration du Jour J, il y a 70 ans, le 6 Juin 1944 sur la plage de Sword Beach (Ouisterham)

Rallye Moto Indian Day 2014

Ce samedi 24 mai, 1500 motards se sont retrouvés au 15 Wing lors du 17ème Indian Day. Le chef de corps, le colonel P. Mollet, présent à cette fête annuelle pour motards, soutenait cet événement accompagné de la marraine Kim Gevaert et du parrain Peter Van Asbroeck. Au retour des motards de leur tour GPS vers Gavere, la bonne ambiance règne sur le tarmac de Melsbroek, accompagnée de musique et de barbecue.

International Multiple Sclerosis Organisation (IMSO) en het Fonds voor Weduwen en Wezen van de Luchtcomponent van Defensie (FONAVIBEL).



European Air Transport Training 2014 in Bulgarije

Van 15 tot 27 juni organiseerde het European Defence Agency (EDA) met de steun van het European Air Transport Command (EATC) de EATT14 in het Bulgaarse Plovdiv. Het doel van deze training is de interoperabiliteit en de standaardisatie te verbeteren voor gebruikers van tactische transportvliegtuigen in de domeinen van operaties en training. Het was de derde keer dat deze internationale training op Europees niveau georganiseerd werd.

België nam deel met een C-130 (CH-12) en twee bemanningen. Het detachement telde 45 militairen uit de 15 Wing en het Trainingscentrum voor parachutisten van Schaffen; het stond onder bevel van commandant Steven Van der Vorst.

Naast S. Van der Vorst genoten nog drie andere piloten van deze multinationale training: S. Pondeville, J. Herman en W. Martens. Deze laatste twee konden als mentors mee vliegen met vliegtuigen van andere landen en zo hun ervaring doorgeven aan die bemanningen.

Aan de EATT-14 namen 10 landen deel met 460 mensen, 19 bemanningen, 10 tactische



Le bénéfice de l'Indian Day sera intégralement consacré aux œuvres sociales du 15 Wing, parmi elles l'Organisation Internationale de la Sclérose Multiple et le Fonds pour les veuves et les orphelins de la Composante Air de la Défense (FONAVIBEL).

L'European Air Transport Training 2014 (EATT14) en Bulgarije

Du 15 au 27 juin, l'Agence Européenne de Défense (AED), organisait l'EATT14 à Plovdiv en Bulgarie avec le soutien du Commandement Européen du Transport Aérien (EATC). Le but de cette formation destinée aux équipages d'avions de transport tactique est d'améliorer l'interopérabilité et la standardisation dans les domaines Opérations et Formation. C'était la troisième fois que cette formation internationale a été organisée au niveau européen.

La Belgique participait avec un C-130 (CH-12) et deux équipages. Le detachement comptait 45 soldats du 15 Wing et du Centre de Formation pour Parachutistes de Schaffen; il était commandé par le Capitaine de Frégate Steven Van der Vorst.

Aux côtés de S. Van



transportvliegtuigen van vijf verschillende types. Acht landen, waaronder de USA, stuurden waarnemers. Er werden dag- en nachtvluchten uitgevoerd, eerst door de afzonderlijke omstilaan te komen tot opdrachten in formaties van meerdere vliegtuigen.

Commandant S. Pondeville vloog met de Belgische C-130 in een formatie van tien vliegtuigen van verschillende types uit de deelnemende landen.

Deze Europese training was voor alle Belgische deelnemers zeer nuttig en vooral voor de instructeurs (piloten en loadmasters) in het vooruitzicht van deelname aan de European Advanced Air Transport Training Course (EAATTC) later dit jaar.

Wereldbeker voetbal: A321 tweemaal naar Brazilië

Op 22 mei raakte bekend dat koning Filip en koningin Mathilde van 20 tot 23 juni naar Rio de Janeiro zullen reizen om daar op zondag 22 juni de Rode Duivels aan te moedigen in hun match tegen Rusland. In april reeds vroeg het Paleis hoe de reis naar Brazilië zou verlopen nu de Airbus A330 vervangen werd door de veel kleinere A321. Het wordt een zware karwei voor het 21 Smaldeel, met de Falcon-900 als reservevliegtuig achter de A321 aan.

Op woensdag 18 juni vertrekken twee "slip crews" met de Portugese maatschappij TAP naar Kaapverdië: de bemanning van commandant T. De Wulf voor de A321 en de bemanning van commandant J. Put voor de Falcon-900.

Als de A321 (boordcommandant J. De Beir) en de Falcon-900 (boordcommandant kolonel B. Masuy) op vrijdag 20 juni op Kaapverdië landen zetten de twee "slip crews" de vluchten verder tot Rio de Janeiro met tussenlanding in Salvador. Aan boord zijn naast het vorstenpaar nog 38 passagiers waaronder de ministers D. Reynders en P. De Crem.

Nadat België moeizaam met 1-0 van Rusland won, en daardoor verzekerd was van deelname aan de 8ste finales, vertrekt het koninklijk gezelschap op maandag 23 juni terug naar Kaapverdië waar de twee "slip crews" de twee vliegtuigen overnemen voor de vlucht naar België. Rond 3u in de morgen van dinsdag 24 juni zet boordcommandant J. Debeir de A321 veilig op de grond in Melsbroek.

Nadat de Rode Duivels in de 8ste finales met 2-1 wonen tegen de Verenigde Staten spelen zij op 5 juli de kwartfinale tegen Argentinië in Brasilia. Nu zal premier E. Di Rupo ons land vertegenwoordigen en opnieuw zijn de ministers D. Reynders en P. De Crem van de partij. Op 4 juli vliegt de A321 (boordcommandant T. Flamant) opnieuw naar Brazilië met een dubbele bemanning, drie ministers en hun gevolg van 42 personen. Na de 1-0 nederlaag brengt de A321 op 6 juli het gezelschap, met daarbij een aantal gestrande journalisten en supporters terug naar Melsbroek.

der Vorst se retrouvaient pour cet exercice multinational trois autres pilotes : S. Pondeville, J. Herman et W. Martens. Ces deux derniers purent accompagner dans des avions d'autres pays en tant que mentors et ainsi transmettre leur expérience à ces équipages.

10 pays ont participé à l'EATT-14 avec 460 personnes, 19 équipage, 10 avions de transport tactique de cinq types différents. Huit pays, dont les Etats-Unis, ont envoyé des observateurs. Ils ont exécuté des vols de jour et de nuit effectués séparément d'abord pour arriver peu à peu à des missions en formation de plusieurs avions

Le commandant S. Pondeville a volé avec le C-130 belge dans une formation de dix appareils de différents types en provenance des pays participants. Cette formation européenne a été très utile pour tous les participants belges et surtout pour les pilotes instructeurs et les loadmasters dans la perspective de leur participation à l'European Advanced Air Transport Training Course (EAATTC) plus tard cette année.

La Coupe du monde de Football : A321 deux fois au Brésil

Le 22 mai, on apprenait que le roi Philippe et la reine Mathilde voyageraient du 20 au 23 Juin vers Rio de Janeiro pour encourager les Diables Rouges le dimanche 22 juin dans leur match contre la Russie.

En avril déjà, le Palais demandait comment se déroulerait le voyage vers le Brésil maintenant que l'Airbus A330 a été remplacé par un plus petit A321.

C'est une tâche difficile pour le 21 Escadrille, avec le Falcon 900 comme avion de réserve derrière l'A321.

Le mercredi 18 Juin deux "slipcrews" s'envolaient avec la compagnie portugaise TAP en direction du

Cap-Vert: l'équipage

du commandant T.

De Wulf pour l'A321 et l'équipage du

commandant J. Put

pour le Falcon 900.

Alors que l'A321

(commandant de

bord J. De Beir)

et le Falcon 900

(commandant

de bord colonel

B. Massue)

atterrissaient le

vendredi 20 Juin au

Cap Vert, les deux

"slipcrews" continuaient le trajet vers Rio de Janeiro avec escale au Salvador. 38 passagers dont les ministres D. Reynders et P. De Crem accompagnaient le couple royal

Après la victoire laborieuse 1-0 de la Belgique face à la Russie, l'assurant ainsi de sa qualification pour les 8e de finale, le couple royal retourne le lundi 23 juin au Cap-Vert où les deux "slip crews" reprennent les deux avions pour s'envoler vers la Belgique. Mardi 24 juin vers 3 heures du matin le commandant de bord J. Debeir l'A321 atterrit en toute sécurité sur la plaine d'aviation de Melsbroek



Embraer naar Kiev en C-130 naar Brize-Norton na de ramp met Flight MH17

Op donderdag 17 juli wordt een B-777 van Malaysia Airlines neergeschoten door een BUK-raket (SA-11) boven de zelf uitgeroepen autonome Volksrepubliek Donetsk in Oost-Oekraïne. Flight MH17 was op weg van Schiphol naar Kuala Lumpur. Aan boord waren 298 mensen, waaronder 194 Nederlandse, 27 Australische en 4 Belgische passagiers. Vier dagen na de ramp overhandigen de pro-Russische separatisten de twee zwarte dozen (eigenlijk zijn ze oranje van kleur) aan het onderzoeksteam uit Maleisië.

Op dinsdag 22 juli vertrekt, op vraag van het European Air Transport Command in Eindhoven (het EATC) de Embraer ERJ-135 CE-03 (boordcommandant A. Laboury) naar Kiev om de twee zwarte dozen op te halen en naar Engeland te brengen voor onderzoek. Door de zeer lange wachttijd in Kiev en de limieten van crew-prestaties landt de Embraer rond middernacht terug op Melsbroek. De stand-by bemanning C-130 (boordcommandant T. Fabre) wordt opgeroepen en stijgt om op 23 juli om 2u30 op naar Brize-Norton waar de zwarte dozen worden afgeleverd.

De stoffelijke overschotten van de slachtoffers worden van 23 juli tot begin augustus overgevlogen van Charkov naar Eindhoven door C-130's van de Nederlandse Luchtmacht en een C-17 van de Australische Luchtmacht. In Nederland zal de identificatie van alle slachtoffers plaatsvinden.

Nationale Feestdag: Luchttransport in defilé

Drie C-130's (boordcommandanten B. Beeckmans, T. Fabre en F. Pattyn) en de Airbus A321 (boordcommandant P. Antoine) namen op 21 juli deel aan het luchtdefilé boven het koninklijk paleis van Brussel. Het luchttransport trok verder ook de aandacht van de duizenden toeschouwers door de overvlucht van de Atlas A400M en een Xingu van de Franse Luchtmacht. De Xingu is een tweemotorig vliegtuig waarop de Belgische transportpiloten een deel van hun opleiding krijgen in Avord. Vele familieleden van het personeel van de 15 Wing kregen de gelegenheid om het luchtdefilé mee te maken aan boord van de A321. Nadat alle vliegtuigen veilig terug geland waren op Melsbroek werd nog genoten van de traditionele BBQ voor het dienstdoende personeel, hun familieleden en enkele genodigden.

Embraer vers Kiev et un C-130 à Brize-Norton après le désastre de Flight MH17

Le jeudi 17 juillet, un B-777 de Malaysian Airlines fut abattu par un missile BUK (SA-11) au dessus de la République Populaire Donetsk en Ukraine Orientale. Flight MH17 était parti de Schiphol avec destination Kuala-Lumpur. A bord se trouvaient 298 passagers dont 194 hollandais, 27 australiens et 4 belges. Quatre jours après le désastre, les séparatistes pro-russes remettent les deux boîtes noires (de couleur orange!) aux enquêteurs Malaisiens.

Le mardi 22 juillet, à la demande du European Air Transport Command (EATC) à Eindhoven, l'Embraer ERJ-135 CE-03 (Commandant de bord A. Laboury) part pour Kiev pour transporter les deux boîtes noires vers l'Angleterre pour y être examinées. A cause du long délai à Kiev et des limitations des prestations des équipages, l'Embraer se pose à Melsbroek à minuit. L'équipage de stand-by (commandant de bord T. Fabre) est rappelé et décolle le 23 juillet à 02h30 pour Brize-Norton, où les boîtes noires sont prises en charge.

Les dépouilles mortelles des victimes sont transportées de Charkov à Eindhoven du 23 juillet jusqu'au début d'août par des C130 de la Force Aérienne Néerlandaise et par un C17 de la Force Aérienne Australienne. L'identification des corps dépouilles mortelles se fera au Pays-Bas.

Fête Nationale: les avions de transport au défilé

Trois C130 (commandants de bord B. Beeckmans, T. Fabre et F. Pattyn) et l'Airbus A321 ont participé, le 21 juillet, au défilé aérien au-dessus du palais royal. Le survol d'un Atlas 400M et d'un Xingu de l'Armée de l'Air Française attiraient également l'attention des milliers de spectateurs. Le Xingu est un bimoteur utilisé pour former les pilotes de transport Belges à Avord (Fr). Beaucoup de membres des familles du personnel du 15 Wing ont participé au défilé à bord du A321. Après l'atterrissage des avions, le personnel de service, leur famille et quelques invités ont participé au BBQ traditionnel.

LUC VAN DEN EECKHOUT



Op de valreep vernemen wij nog het overlijden van onze trouwe medewerker en goede vriend Luc Van Den Eeckhout, op vrijdag 22 augustus. Na een carrière in de BRD bij de W Msl ging Luc na het ontbinden van de Nike eenheden over naar de 15Wing als technicus radar, eerst op C-130, daarna op A-310. Nadat hij een vijftal jaar geleden met pensioen ging werd hij een zeer gewaardeerd vrijwillig medewerker bij Dakota. Zowat twee jaar geleden begon Luc te sukkelan met de gezondheid en hij heeft nu de ongelijke strijd met zijn ziekte moeten opgeven. Luc werd 61 jaar. Onze oprechte deelneming met de familie.

A la toute dernière minute, nous avons appris le décès de notre fidèle collaborateur et ami Luc Van Den Eeckhout, le vendredi 22 août. Après une carrière au 9W Msl en Allemagne et avec la dissolution des unités Nike, Luc passait au 15 Wing comme technicien radar, d'abord sur C-130, puis sur A-310. Après sa pension il y a environs 5 ans, Luc devenait un collaborateur bénévole très apprécié chez Dakota. Les deux dernières années il avait des problèmes de santé; maintenant il a perdu la lutte inégale contre sa maladie. Luc avait 61 ans. Nos sincères condoléances à sa famille.

Terug naar Congo – Retour au Congo

**Herinneringsreis in Katanga – : Voyage de souvenir au Katanga
september 2015 – septembre 2015**

*ASTERIA Congo Expeditions in samenwerking met de VZW DAKOTA 15 Wing
ASTERIA Congo Expeditions en coopération avec l'ASBL DAKOTA 15 Wing*



Congo 1960 – FATAc 1964-1967 – Kolwezi 1978 – CTM – PPM – MONUSCO

Lubumbashi (Karavia) – Likasi – Kamina (BAKA) – Kolwezi



Het programma van de reis "à la carte" zal voorgesteld worden aan de belangstellenden in het Dakota Historisch Centrum 15 Wing.

Als u deze info-vergadering wil bijwonen, gelieve u in te schrijven bij Axel Vermeesch
axel.vermeesch@telenet.be of telefoon 015-614265 of GSM 0486-793318

Le programme du voyage "à la carte" sera présenté aux intéressés au Centre Historique Dakota 15 Wing

Si vous voulez assister à cette réunion, veuillez vous inscrire chez Axel Vermeesch
axel.vermeesch@telenet.be ou téléphone 015-614265 ou GSM 0486-793318