DAKOTA NEWS

N° 64- Dec Déc 2014

A-400M in EBMB

Milakat 2

DC-3 Legend

Inhoud

Blz 3 : Editoriaal

Blz 4 : Inside Dakota

Blz 8 : MILAKAT (2)

Blz 14 : DC-3 Dakota/C47, het ontstaan van een legende

Blz 18 : 100 jaar grote oorlog : Sainte-Adresse

Blz 23 : The Atlas story, deel 13

Blz 26 : 15 Wing in 2014

Sommaire

P 3 : Editorial

P 4 : Inside Dakota

P 8 : MILAKAT (2)

P 14 : DC-3 Dakota/C-47, la naissance d'une légende

P 18 : Il y a 100 ans, la Grande Guerre, Sainte-Adresse

P 23 : The Atlas story, part 13

P 26 : Le 15 Wing en 2014

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

Redactie :
Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens, Mike Arren
Layout : André Janssens
Vertaling : Jacques de Brouwer, Isabelle en Léon Hadermann, Gilbert Desmet, Philippe Chapelle, Marc Philips, Christophe Waterkeyn, Marie-Christine en Paul Buyse
Foto's : Axel Vermeesch, archief Dakotacentrum, Defensie, Carl Hermans
Druk : Boone-Roosens, Lot
Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch
Adres : Dakota - 15 Wing Luchttransport
Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek
Tel : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51
e-mail : secretariaat@dakota15wing.be
Openingsuren: maandag & donderdag, van 14 tot 18U
Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" :15 Euro te storten op rekening nr. IBAN BE11 4381 0641 2148 van de VZW
Website : www.dakota15wing.be
Webmaster : Vic Beliën

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

Rédaction :
Axel Vermeesch, René Hoeben, Jos Ackermans, André Janssens, Mike Arren
Layout : André Janssens
Traduction : Jacques de Brouwer, Isabelle et Léon Hadermann, Gilbert Desmet, Philippe Chapelle, Marc Philips, Christophe Waterkeyn, Marie-Christine et Paul Buyse
Photos : Axel Vermeesch, archive Centre Dakota, Défense, Carl Hermans
Imprimerie : Boone-Roosens, Lot
Editeur responsable : Axel Vermeesch
Adresse: Dakota - 15 Wing Transport Aérien
Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek
Tél : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51
e-mail : secretariaat@dakota15wing.be
Heures d'ouverture: lundi & jeudi, de 14 à 18 hrs
Cotisation annuelle de membre "Dakota" : 15 Euro à verser sur le compte IBAN BE11 4381 0641 2148 au nom de l'ASBL
Website : www.dakota15wing.be
Webmaster : Vic Beliën

Editoriaal

Het voorbije jaar was een jaar van historische verjaringen: 60 jaar geleden vond in Amerika de eerste vlucht plaats van de YC-130; 50 jaar geleden werd in Congo de Force Aérienne Tactique (FATAC) opgericht en werden de operaties Rode Draak (Stanleystad) en Zwarte Draak (Paulis) er succesvol uitgevoerd; 25 jaar geleden verdwenen de Muur van Berlijn en het IJzeren Gordijn; en 20 jaar geleden vond de genocide in Rwanda plaats, nadat de Europeanen waren geëvacueerd en de Belgische blauwhelmen teruggetrokken werden na de moord op de tien para's.

In ons land werd vooral herdacht dat 100 jaar geleden de Grote Oorlog begon. De Belgische regering vestigde zich in Sainte-Adresse. Nadat hij reeds als prins te gast was in 1998, was koning Filip er dit jaar opnieuw aanwezig bij de feestelijke herdenking. De herdenking in 1988 werd bijgewoond door een bemanning C-130 uit de 15 Wing. Onze redacteur Axel Vermeesch was er bij en beschrijft het gebeuren in het artikel "100 jaar Grote Oorlog: Sainte-Adresse."

De restauratie van onze Dakota gaat goed maar traag verder. Goed omdat we stilaan alle onderdelen hebben om de uitwendige restauratie tot een goed einde te brengen. Een enorme opsteker was het schenken van alle metalen onderdelen nodig om beide motoren te bekleden en te beschermen. Hiervoor moeten we Karl Kirn (KRN Aviation in Arizona) en Polydoor Stevens van harte danken. Het gaat ook traag omdat een beperkte ploeg de klus moet klaren. Het Dakota-team is aan verjonging toe. Daarom herhalen wij nogmaals onze oproep tot onze leden en sympathisanten om onze ploeg vrijwilligers te versterken. Er is nog heel wat werk, maar desondanks hopen we in de lente eindelijk te kunnen overgaan tot de inhuldiging van dit prachtige historische vliegtuig.

Tachtig jaar geleden, ontstond de legende van de DC-3, onze medewerker Carl Hermans neemt u in dit laatste nummer van 2014 even mee terug naar 1934. Verder in dit nummer leest u het tweede deel van het verhaal over de MILAKAT-zendingen luchtfotografie in Belgisch Congo uitgevoerd door DC-3's van de 15 Wing in de jaren vijftig, en brengt Mike Arren u op de hoogte van de laatste A400M-ontwikkelingen in de "The Atlas story."

Ten slotte, wensen wij u en uw familie namens het ganse Dakota-team, prettige eindejaarsfeesten en een gelukkig jaar 2015. Tevens hopen wij dat u onze vereniging ook volgend jaar zal blijven steunen.

René Hoeben
Voorzitter

Editorial

L'année écoulée fut témoin de nombreux anniversaires historiques: premier vol d'un YC-130 en Amérique il y a 60 ans; création au Congo de la Force Tactique Aérienne (FATAC) et déroulement réussi des opérations Dragon Rouge (Stanleyville) Dragon Noir (Paulis) il y a 50 ans; le Mur de Berlin et le Rideau de Fer disparaissaient il y a 25 ans; enfin, il y a 20 ans, survenait le génocide au Ruanda après l'évacuation des Européens et le retrait des casques bleus belges suite à l'assassinat de dix paras.

Notre pays a mis l'accent sur les commémorations du centenaire du début de la Grande Guerre. Le gouvernement belge en exil s'était établi à Sainte-Adresse. Après y avoir été invité en sa qualité de prince en 1998, le roi Philippe y assistait cette année à nouveau afin de participer aux festivités de commémoration. En 1988, un équipage C-130 du 15 Wing avait assisté à cette commémoration. Notre rédacteur Axel Vermeesch était présent; il nous décrit l'événement dans son article «Il y a 100 ans, la Grande Guerre: Sainte-Adresse.»

La restauration de notre Dakota avance bien mais lentement. Bien, parce que nous avons peu à peu réuni toutes les pièces nécessaires à la restauration intérieure. Le coup de chance fut le don de toutes les pièces métalliques destinées à recouvrir et protéger les deux moteurs. Ce don, nous le devons à Karl Kirn (KRN Aviation en Arizona) et Polydoor Stevens que nous remercions bien vivement. La restauration avance lentement parce que nous devons terminer la tâche avec une équipe limitée. C'est pourquoi nous réitérons notre appel à nos membres et sympathisants pour venir renforcer notre équipe de bénévoles. Il y a encore beaucoup de travail, néanmoins nous espérons pouvoir finalement procéder à l'inauguration de cet avion historique au printemps.

Il y a 80 ans, débutait la légende du DC-3. Dans ce dernier numéro de 2014, notre collaborateur Carl Hermans vous ramène en 1934. Plus loin dans ce numéro, vous lirez la deuxième partie de l'histoire des missions de photographie aérienne MILAKAT opérées au Congo belge en DC-3 du 15 Wing dans les années cinquante. Vous trouverez également l'article «The Atlas Story» dans lequel Mike Arren vous fait part des derniers développements de l'A400M.

Pour terminer, au nom de toute l'équipe Dakota, nous vous souhaitons ainsi qu'à vos familles de joyeuses fêtes de fin d'année et une heureuse année 2015. De plus, nous espérons que vous continuerez à soutenir notre association durant cette nouvelle année.

René Hoeben
Président

Inside Dakota

Door Jos Ackeramans en Axel Vermeesch

Restore Dakota
Op vrijdag 29 augustus bracht een C-130 van de 15 Wing de “engine cowlings” mee uit washington DC. Deze onderdelen werden aan de VZW Dakota geschonken door Karl Kirn (KRN Aviation in Arizona). Op maandag 1 september kwamen de drie grote kisten toe in het Dakota Center en ontvangen door bemiddelaar Poly Stevens en

voorzitter R. Hoeben. Het team Restore Dokata kon niet wachten om met de installatie te beginnen!
Op maandag 23 september werden de beweegbare delen (rolroeren en richtingsroer), die door de schilders van de 15 Wing waren geschilderd, naar het Kwartier Groenveld gebracht. Nog dezelfde dag plaatste de ploeg Restore Dakota de twee rolroeren aan de vleugels.
Paul De Landtsheer doet langzaam maar zeker verder aan de restauratie van de cockpit. Enkele instrumenten werden aangekocht bij onze vrienden van de Association Dakota de Merville (Normandië) dank zij de sponsoring van ons lid Marcel Van den Heuvel.

VZW Dakota in Schaffen en Diest
Van 29 tot en met 30 augustus waren onze vrijwilligers J. Dries, C. Pittoors en W. Vandijck
met onze Dakota-stand bij de para’s. Eerst op de Opendeurdag van het Trainingscentrum Schaffen en daarna in de citadel van Diest voor de Remembrance Day 1 Bn Para georganiseerd door de vereniging “Keep The Spirit alive” (KTSA).

Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Restore Dakota
Le vendredi 29 août, un C-130 du 15 Wing ramena les “capots moteurs” de Washington DC. Ces pièces étaient offerts à l’asbl Dakota par Karl Kirn (KRN Aviation en Arizona). Le lundi 1 septembre, les trois grandes boîtes sont arrivées au centre Dakota et reçues par le médiateur Poly Stevens et notre président R. Hoeben. L’équipe Restore Dakota était impatiente de démarrer l’installation!
Le lundi 23 septembre, les parties mobiles (ailerons et gouvernail), repeintes par les peintres du 15 Wing, ont été ramenées au Quartier Groenveld. Le même jour, l’équipe Restore Dakota a installé les deux ailerons sur les ailes.
Paul De Landtsheer continue à restaurer, lentement mais sûrement, le cockpit. Grace au sponsoring de notre

membre Marcel Van den Heuvel, quelques instruments ont été achetés chez nos amis de l’*Association Dakota de Merville (Normandie).*

L’ASBL Dakota à Schaffen et Diest
Du 28 au 30 Août nos bénévoles J. Dries, C. Pittoors et W. Vandijck présentaient notre stand DAKOTA chez les Paras: d’abord à la «Journée porte ouverte» du Centre d’Entrainement à Schaffen, puis à la citadelle de Diest pour la «Remembrance Day 1 Bn Para» organisée par l’association “Keep The Spirit alive” (KTSA).

Les bénévoles du Dakota visitent la Base de Beauvechain
Cette année, l’excursion annuelle des bénévoles du Dakota a eu lieu le Mercredi 3 Septembre. Notre collaborateur Marc Henne avait coordonné une visite au 1 Wing à Beauvechain avec Mme Jenny Collijn, qui y exerce la fonction de PR. Le pilote Bart Vanhauwaert nous a présenté les hélicoptères Agusta et les nouveaux NH-90 Eurocopter. Nous avons aussi pu admirer les SF-260 Marchetti; bien que ces avions-écoles sont déjà en service depuis 45 années, ils sont toujours dans un état impeccable! Puis, nous nous dirigeâmes

Dakota vrijwilligers bezoeken de Basis van Bevekom
De jaarlijkse uitstap van de Dakota vrijwilligers vond dit jaar plaats op woensdag 3 september. Onze medewerker Marc Henne organiseerde het bezoek aan de 1 Wing op de Basis van Bevekom met mevrouw Jenny Collijn die er de functie van PR uitoefent. Begeleid door piloot Bart Vanhauwaert werden de Agusta helikopters en de nieuwe NH-90 Eurocopters bezichtigd. Ook werden de SF-260 Marchetti’s bewonderd; niettegenstaande deze

opleidingsvliegtuigen reeds 45 jaar in dienst zijn, zien zij er nog schitterend uit! Daarna trok het gezelschap naar het “1 Wing Historical Centre” voor een interessante rondleiding door de vele lokalen. vliegtuigmotoren van alle types vliegtuigen die ooit vanop de basis Bevekom opereerden konden er bewonderd worden.
Info: Het “1 Wing Historical Centre” is gratis te bezoeken elke 1ste en 3de zondag van de maand van 13u30 tot 18u of op afspraak. Tel 010-682202 of 010-232202.

Jaarlijks Bruegelfeest
Dit jaarlijks ledenfeest vond plaats op vrijdag 17 oktober. Voorzitter generaal o.r. René Hoeben mocht bij die gelegenheid 120 leden en sympathisanten verwelkomen. Onder hen de bevelhebber van de 15 Wing kolonel Patrick Mollet en generaal o.r. Michel Mandl en zijn echtgenote. Ook dit jaar verzorgde het personeel van de mess 15 Wing een lekker koud en warm bruegelbuffet en een vriendelijke bediening.

Remembrance Day 2014
Op donderdag 6 november vierden een honderdtwintigtal aanwezigen de jaarlijkse “Remembrance Day”, georganiseerd door de Old Timers en de 15 Wing ter nagedachtenis van de bemanningsleden die hun leven in dienst verloren. Axel Vermeesch vertegenwoordigde onze vereniging bij de hulde van de Vlieggroep aan de bemanning van de CH-06 omgekomen te Eindhoven in juli 1996.

vers le “Centre historique du 1 Wing” pour une visite intéressante des nombreuses salles. Nous avons pu admirer les moteurs de tous les types d’avions, exploités sur la base de Beauvechain.
Info: Le “1 Wing Historical Centre” peut être visité gratuitement tous les 1er et 3ème dimanche du mois de 13h30 à 18h ou sur rendez-vous. Tel 010-682202 ou 010-232202.

Fête breughélienne annuelle
Cette fête annuelle pour nos membres a eu lieu le vendredi, 17 octobre. A cette occasion, notre Président, le général e.r. René Hoeben a pu accueillir 115 membres et sympathisants. Parmi eux, le commandant du 15 Wing, le colonel Patrick Mollet et le général e.r. Michel Mandl et son épouse. Cette année aussi, le personnel du mess du 15 Wing nous a dressé un copieux buffet breughélien froid et chaud ainsi qu’ un service amical.

Remembrance Day 2014
Le jeudi 6 novembre, environ cent vingt participants ont célébré le «Rembrance Day» annuel, organisé conjointement par les Old Timers et le 15 Wing à la mémoire des membres d’équipage qui ont perdu leur vie en service actif. Axel Vermeesch a représenté notre association à l’hommage du Groupe de Vol à l’équipage du CH-06, décédé à Eindhoven en juillet 1996. En raison de l’hospitalisation

inattendue du Padre Mark Lateur, le moment de recueillement, prévu dans la chapelle de Groenveld, n’a pas pu avoir lieu. Le colonel P. Mollet, commandant du 15 Wing et le colonel e.r. Rudy Geirnaert, président des Old Timers, ont adressé quelques mots aux nombreux participants après quoi, quelques minutes de silence ont été respectés.
Cette cérémonie a été suivie par une revue militaire et le dépôt des fleurs au mémorial, en hommage de tous les

Door de onverwachte ziekenhuisopname van Padre Mark Lateur kon de gebedsstonde in de kapel van Groenveld niet doorgaan. Kolonel P. Mollet,bevelhebber van de 15 Wing, en kolonel o.r. Rudy Geirnaert, voorzitter van de Old Timers, richtten het woord tot de vele aanwezigen waarna enkele minuten stilte werd bewaard.
Daarna volgde een militaire parade en een bloemenhulde aan het monument voor alle tussen 1947 en 1996 in bevolen dienst gestorven bemanningen. In naam van onze Dakota leden legde directeur Jos Ackermans er een bloemstuk neer.
Na de plechtigheid begaf iedereen zich naar de Dakota-ontmoetingsruimte voor de receptie, aangeboden door de Old Timers en verzorgd door onze vrijwilligers. Na de lunch in de mess (traditionele moambe) kwamen veel anciens nog gezellig napraten in onze lokalen. .

Bezoeken in 2014
Dit jaar ontving de 15 Wing 58 groepen en scholen; samen ongeveer 1.660 bezoekers. Van de 58 groepen waren er 28 die na het bezoek van de 15 Wing ook het Dakota Historisch Centrum van de 15 Wing bezochten; ongeveer 1.000 personen. Nog 25 groepen bezochten daarnaast enkel het Dakota documentatiecentrum, ongeveer 950 personen. De VZW Dakota kreeg dus 53 groepsbezoeken met ongeveer 1.950 personen. Ook ontvingen wij regelmatig onze trouwe sympathisanten en nog heel wat individuele bezoekers.

Leden schrijven ons:
Staf De Groot, oudgediende van de Luchtmacht: “Wij danken jullie voor de goede ontvangst in het “Dakota Historical Center” en voor de uitgebreide rondleiding en de tijd die u aan ons besteedde. Een compliment voor wat jullie bij Dakota hebben verwezenlijkt en nog dagelijks doen. Daarom ook aan alle vrijwillige medewerkers, gepensioneerden en anderen, een woord van lof. Hopelijk kan jullie werk, na het verdwijnen van de ouderen, door de jongeren worden verdergezet.
Wilfried Geens, ere-ambassadeur: “Ons bezoek met de Vereniging van Schotenhof aan de 15 Wing en de VZW Dakota was fantastisch. Iedereen in onze groep was bijzonder begeesterd door jullie sympathieke ontvangst en enthousiaste begeleiding. Bravo voor dergelijke kwalitatieve PR voor onze luchtmacht in ‘t algemeen, de 15de Wing en het Dakotacentrum in ‘t bijzonder. Hartelijke dank in naam van gans de groep”.

équipages, morts en service commandé entre 1947 et 1996. Au nom de nos membres, Jos Ackermans, directeur du Dakota, y a déposé une gerbe.
Après cette cérémonie, tout le monde s’est dirigé vers la salle de réunion au Dakota pour la réception, offerte par les Old Timers et pris en charge par nos bénévoles. Après le repas dans le mess (moambe traditionnel) de nombreux anciens sont retournés dans nos locaux pour y continuer leurs agréables conversations.

Visites en 2014
Cette année, le 15 Wing a reçu 58 groupes et écoles. Ensembles, ces groupes comptaient 1.660 visiteurs. Parmi ces 58 groupes, il y en avait 28 (environ 1.000 personnes) qui, après la visite au 15 Wing ont également visité notre Dakota Centre historique du 15 Wing. En outre, 25 groupes ont seulement visité notre centre de documentation: environ 950 personnes. L’ASBL Dakota a ainsi reçu 53 visites de groupes, environ 1950 personnes. En plus, nous avons reçu nos fidèles supporters réguliers et de nombreux particuliers.

Des membres nous écrivent:
Staf De Groot, ancien de la Force Aérienne: «Merci pour l’excellent accueil au Dakota Historical Center, la visite guidée détaillée et le temps alloué à notre visite. Un compliment pour tout ce que avez déjà réalisé au Dakota et continuez à accomplir tous les jours. Nos félicitations pour tous vos bénévoles, retraités et autres. Nous espérons qu’après la disparition des anciens, votre travail pourra être poursuivi par les jeunes».
Wilfried Geens, ambassadeur honoraire: «Notre visite avec l’Association de Schotenhof au 15 Wing et à l’ASBL Dakota était fantastique. Tout le monde dans notre groupe a été particulièrement enthousiasmé par votre accueil chaleureux et l’ accompagnement enthousiaste. Bravo pour cette PR qualitative pour notre Force Aérienne en général, et pour le 15 Wing et le Centre Dakota en particulier. Merci beaucoup au nom de l’ensemble du groupe».

De VZW Dakota dankt:

Bruno Beeckmans, commandant Vlieggroep 15 Wing, voor het schenken van een gebrodeerde badge “Operatie Sangaris”.
Gepensioneerden van de Politie Turnhout, voor de gift van 45 euro, ter gelegenheid van hun bezoek aan ons Dakota Historisch Centrum.
Philippe Chapelle, medewerker van Dakota, die ons verschillende oude cockpit-instrumenten schonk. Deze erfde hij van zijn vader die zijn militaire dienstplicht vervulde bij de Luchtmacht in de jaren ‘50, daarna werkte hij bij Sabena.
Marcel Van den Heuvel, sympathisant, voor de milde gift als waardering voor het werk dat door onze vrijwilligers gepresteerd wordt. Het bedrag zal volgens zijn wens gebruikt worden voor de restauratie van de cockpit van onze DC-3.
Karl Kirn, zaakvoerder van KRN Aviation in Arizona (USA), die, na de bemiddeling van Poly Stevens, in drie grote houten kisten de “cowlings” voor de twee DC-3 motoren over de weg naar het Belgian Military Supply Office (BMSO) Washington DC opstuurde. Een C-130 van het 20 Smaldeel bracht ze dan over de oceaan tot in Melsbroek. Bij de kisten was een factuur ten bedrage van nul dollar!
Mevrouw Vandenbossche, weduwe van onze medewerker Roger, die ons tien boeken MACH1 over bijzondere gebeurtenissen van de luchtvaartgeschiedenis bezorgde, alsook de Franse versie van het bijzondere boek “Spitfire in action”.
De Sectie PR van de 15 Wing, voor het schenken van een grote kader met de prachtige foto van de eerste Airbus A400M op de tarmac van de 15 Wing.
Mike Arren, medewerker van Dakota, die ons een DELL laptop schonk.

L’ASBL Dakota remercie:

Bruno Beeckmans, commandant du Groupe de Vol du 15 Wing, pour le don d’un badge brodé de l’opération Sangaris.
Retraités de la police de Turnhout, pour le don de 45 euros à l’occasion de leur visite à notre Centre Historique Dakota.
Philippe Chapelle, collaborateur du Dakota, qui nous a donné plusieurs instruments de cockpit anciens. Il les a hérités de son père qui, après son service militaire à la Force Aérienne dans les années 50, a travaillé ensuite pour la Sabena.
Marcel Van den Heuvel, sympathisant, pour le don généreux comme appréciation pour le travail effectué par nos bénévoles. Selon ses souhaits, le montant sera utilisé pour la restauration du cockpit de notre DC-3.
Karl Kirn, directeur de KRN aviation en Arizona, qui, après médiation par Poly Stevens, a envoyé par la route et dans trois grandes caisses en bois, les “cowlings” pour les deux moteurs DC-3 au Belgian Military Supply Office (BMSO) à Washington DC. Un C-130 de la 20 Escadrille les a transportés au dessus de l’océan vers Melsbroek. La facture accompagnant ces caisses s’élevait à zéro dollar!
Mme Vandenbossche, veuve de notre ex-collaborateur Roger, qui nous a fait cadeau de dix livres MACH1 sur des événements spéciaux dans l’histoire de l’aviation, ainsi que la version française du livre singulier “Spitfire in action”.
La section PR du 15 Wing, qui nous a fait cadeau d’une grande photo encadrée du premier avion Airbus A400M sur le tarmac du 15 Wing.
Mike Arren, collaborateur du Dakota, pour le don d’un laptop DELL.

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

Vrienden fotoclub Michel Campers, Merksplas
De nieuwe inwoners, Steenokkerzeel
Amis de la Nature, Laken
Gepensioneerden Politie Turnhout
Spitfire Club
Mars en Mercurius
Politie, Turnhout
Vereniging van Schotenhof, Antwerpen
Wandelclub, Kapelle-op-den-Bos
VZW Pasar, Merksem
De Koperen Passer, Berchem
Defensie Personeel Aankoopdienst (Air)
Gemeentebestuur, Keerbergen
Onze Luchtmacht, Eindhoven
Club 50 Plus Paramedisch Instituut, Mechelen
Defensie Algemene Directie Budget & Financiën, Evere
Old Timers 15 Wing, Melsbroek

MILAKAT

LUCHTFOTOGRAFIE EN -PEILINGEN in KATANGA (1954 – 1957) – Deel 2

PHOTOGRAPHIE ET LEVÉS AÉRIENNES AU KANTANGA (1954 – 1957) – Partie 2

Na Wereldoorlog II werden veel nieuwe technologieën aangeboden. Een ervan was het gebruik van luchtfotografie en luchtpeilingen 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/Lubumbashi of Albertstad/Kalemi.

Après la Seconde Guerre mondiale, de nombreuses technologies nouvelles se présentent, dont l'utilisation de la photographie et des levés aériennes à l'appui de la cartographie et la recherche des 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 Elisabethville/Lubumbashi soit à Albertville/Kalemie.

MILAKAT 54

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

Een verplaatsing met het vliegtuig is in het algemeen monotoon, maar een lange vlucht met een militaire DC-3 is enig, door zijn gebrek aan comfort en de sympathieke sfeer. We zitten op metalen banken langs de zijwanden terwijl het materieel, dat tussen de benen geplaatst werd, zorgt voor pijn bij elke beweging. De eerste dag verloopt alles nog relatief ordentelijk. Proviand wordt uitgepakt, men leest politieromans, men speelt met de kaarten of de teerlingen, men maakt kennis met de bemanning of men blijft rustig op zijn plaats zitten. Maar hoe dichter men bij de bestemming komt en geholpen door vermoeidheid en warmte, wordt het vliegtuig een echte warboel. Niemand heeft nog zin om te lezen of te eten, de ene ligt boven op de vracht, de andere op de vloer en een derde heeft zich genesteld tussen de persoonlijk bagage die overal verspreid ligt. In feite een zigeunerleven met het eentonig gebrom van de motoren als achtergrondgeluid, behalve tijdens het opstijgen en landen.
Zo landen we in Algiers waar het de traditie is een uitgebreide maaltijd te nemen, overspoeld met Algerijnse wijn, die niets gemeen heeft met de wijnen die we in België vinden. Er is hier heel veel te zien: de kashba, de soeks, de moskee, de haven en de Europese stad. Velen hopen op een defect van enkele dagen in dit betoverend oord (in 1952 hebben enkelen van dit voorrecht kunnen genieten). Maar wij moeten rond twee uur 's morgens terug vertrekken om de overtocht van de Sahara aan te vatten, de langste etappe.
Eerst landen we in Aoulef waar men niet meer dan een stop van een half uur nodig heeft om zich van de werkelijkheid van de woestijn te vergewissen. De ogen die de horizon verkennen zien alleen maar lucht en zand. Het schijnt dat er zich een aangename oasis bevindt op ik weet niet hoeveel kilometer van deze brandstofbevoorradingspost. Ik heb ze alleen kunnen zien door de ramen van het vliegtuig.
Vier of vijf uur later volgen we de Niger, een stroom van majestueuze breedte die voor onze bewonderende ogen zijn ontelbare meanders ontplooit, zijn zandbanken, zijn vissersdorpen en zijn prauwen. Een veelvoud van vogels vlucht bij onze overvlucht en soms denken we een krokodil op te merken die zich in het water stort. De Niger brengt ons recht naar Gao.
Gao is naar mijn gevoel de meest karakteristieke plaats van de reis. We ontschepen er in het midden van de dag en zoeken vruchteloos enige schaduw. De zon staat in het zenith en de thermometer duidt een 65 graden aan. Het is ongeveer de enige plaats waar de tropenhelm onmisbaar

is. Een onthutsend vervoer met een bestelwagentje van de luchthaven naar Hotel l'Atlantide met charmant onthaal op zijn Frans. Vooral de goed gekoelde dranken in de bar krijgen onze aandacht. Gao is een kruispunt van verschillende Afrikaanse rassen, vooral muzelmannen, en een paradijs voor beeldjesjagers. Dus, terwijl de bemanning een rustpauze en een zweetbad neemt, haasten de leden van het MGI zich naar de lokale markt, naar de boorden van Niger of naar een karavaan kamelen. Gelukkig zijn de inboorlingen vredelievend en beginnen ze ons te kennen! s' Avonds horen we de echo's van de lokale bioscoop doorheen de muskietennetten over onze in open lucht geplaatste bedden. In tegenstelling tot andere jaren zal er deze nacht geen zandstorm zijn en kunnen we rustig slapen.
's Anderendaags hebben we een kleine vlucht van

MILAKAT 54

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

Un déplacement en avion est généralement monotone, mais un long trajet en DC-3 militaire est unique par son manque de confort allié malgré tout à une atmosphère bien sympathique. Vous êtes assis sur des banquettes en fer courant le long des parois latérales et le matériel placé entre les jambes brutalise vos pauvres os au moindre mouvement. Le premier jour tout est encore relativement en ordre. On déballe les provisions, on lit des romans policiers, on joue aux cartes ou aux dés, on fait connaissance avec l'équipage, on reste bien tranquillement assis sur la banquette. Mais au fur et à mesure qu'on se rapproche du but, la chaleur et la fatigue aidant, l'avion devient un véritable capharnaüm; plus personne n'a envie de lire ni de manger, l'un est couché sur les colis, l'autre sur le plancher, un troisième cherche à se caler comme il peut, les effets personnels sont répartis un peu partout. Enfin une vraie vie de bohême avec le bruit des moteurs comme fond sonore, sauf entre un atterrissage et un décollage.
Nous passons ainsi à Alger où la tradition veut qu'on fasse un copieux repas arrosé de vins algériens qui n'ont rien de commun avec ceux qu'on trouve en Belgique. Il y a des tas de choses à voir ici: la casbah, les souks, les mosquées, le port et la ville européenne. Beaucoup souhaiteraient une panne de quelques jours en ce lieu enchanteur (en 1952, quelques-uns ont pu profiter d'une telle occasion). Mais on doit repartir vers 2 heures du matin pour entamer la traversée du Sahara, la plus longue étape.
Voici tout d'abord Aoulef où il ne faut pas plus d'une demi-heure d'arrêt pour se rendre compte de la réalité du désert. L' Œil qui fait un tour d'horizon ne découvre que le ciel et le sable. Il paraît qu'il existe une oasis très agréable située à je ne sais combien de kilomètres du poste de ravitaillement en essence, mais je ne l'ai jamais vue que par les hublots de l'avion.
Quatre ou cinq heures après nous suivons le Niger, fleuve d'une largeur majestueuse et qui, devant nos yeux émerveillés, déroule ses innombrables méandres, ses bancs de sable, ses villages de pêcheurs et ses pirogues; une multitude d'oiseaux s'enfuit à notre passage; parfois nous croyons apercevoir un crocodile qui se jette à l'eau. Le Niger nous amène droit à Gao.
Gao est, à mon avis, l'endroit le plus caractéristique du voyage. Nous débarquons en plein midi et nous cherchons en vain une ombre quelconque. Le soleil est au zénith tandis que le thermomètre indique quelque 65 degrés. C'est à peu près le seul endroit où le casque s'avère indispensable. Effarant transport en camionnette de l'aérodrome à l'hôtel de l'Atlantide et charmant accueil français; les boissons bien glacées du bar nous intéressent spécialement. Gao est un carrefour de différentes races africaines (musulmanes pour la plupart) et le paradis des chasseurs d'images. Aussi, laissant l'équipage prendre un repos accompagné d'un bain de sueur, les membres de l' IGM se précipitent: qui au marché, qui aux bords du Niger, qui près d'une caravane de chameaux. Heureusement les indigènes sont pacifiques et ils commencent à nous connaître! Le soir nous entendons les échos du cinéma à travers les moustiquaires des lits placés en plein air; contrairement aux autres années, il n'y aura pas de tempête de sable cette nuit, et nous pourrons dormir à notre aise.
Le lendemain a lieu une petite étape de quatre heures qui permet de nous reposer quelque peu des fatigues des deux journées précédentes. Kano, au Nigéria, nous offrira un confort et une ambiance bien britanniques ainsi que la foire aux souvenirs la plus typique de nos escales. En premier lieu, désinfection de l'avion et de ses occupants, puis dégustation de bières hollandaises, allemandes où danoises. Après le lunch, nous louons un bus pour la visite de la ville: teintureries en plein air, montagnes d'arachides, la mosquée et son minaret, une colline sur laquelle se trouve un repère géodésique, et bien entendu le marché où il y a autant de mouches que d'indigènes. La nuit nous nous endormons sous l'action bienfaisante d'un grand ventilateur suspendu au plafond.
Le quatrième jour, après un passage rapide à Fort-Archambault avec ses kapokiers et ses flamboyants,

ongeveer vier uur die ons toelaat te recupereren van de twee voorbije dagen. Kano in Nigeria geeft ons een comfort, een Britse ambiance en de meest typische souvenirhandel van alle tussenlandingen. Eerst worden vliegtuig en passagiers gedesinfecteerd, daarna proeven wij Hollandse, Duitse en Deense bieren. Na de lunch huren wij een bus voor een bezoek aan de stad en haar omgeving: ververijen in open lucht, bergen arachidenoten, de moskee met minaretten, een heuvel met geodetisch herkenningspunt en de markt waar evenveel vliegen als inboorlingen vertoeven. ‘s Avonds slapen we in onder een grote deugddoende ventilator aan het plafond.

De vierde dag landen wij na een vlugge stop in Fort-Archambault met zijn kapokiers en zijn flamboyants, rond 14 uur op Libenge in Belgisch Congo. Als je daar aankomt, mag je dorst en honger hebben, maar je vervult eerst de vele formaliteiten bij de douane en de immigratie. En je komt het vliegveld niet af zonder registratiekaart. Daarentegen heerst er een sympathieke sfeer in het Sabena Guest House waar we verblijven. Libenge is gelegen op de Ubangui-rivier. De vissers in onze ploeg hebben hun materiaal bij en willen de rivier op in een prauw zonder een ander resultaat dan een verplicht bad, waarvan ook de grootste onder ons, kapitein Chatelle, kan genieten.

Op 30 april hebben wij in Stanleystad de eer onze sandwiches op te eten aan de tafel naast die van de gouverneur-generaal en zijn gevolg die op inspectietocht zijn. Het passeren van de evenaar, voorbij Stanleystad, is een gevreesd moment voor de nieuwelingen. Deze keer is er maar een slachtoffer, onze brave mecanicien José Dechambre. Hij ondergaat gelaten de proeven met kinine, schoenpoets en fruitsap.

Eindelijk komen we aan op de basis van Kamina; na een eerste vluchtig contact met de autoriteiten zoekt iedereen een of andere kennis op. Gelegenheden om enkele goede Simbabiertjes te drinken ontbreken niet.

nous atterrissons à Libenge au Congo Belge vers 14 heures. En y arrivant, on peut avoir faim ou soif mais il faut d’abord accomplir les longues formalités de douane et d’immigration; vous ne sortirez pas de la plaine sans être muni d’une carte d’immatriculation. Par contre, le Guest House Sabena qui nous héberge par après est vraiment sympathique. Libenge est sur l’Ubangui; aussi les pêcheurs de l’équipe ont-ils amené tout leur matériel et vogue la pirogue sans autre résultat qu’un bain forcé dont bénéficie, entre autres, le plus grand d’entre nous, le capitaine Chatelle.

Le 30 avril à Stanleyville, nous avons l’honneur de manger des sandwiches à la table voisine de celle où se trouve le gouverneur-général et sa suite, en tournée d’inspection. De suite après Stan, le passage de l’équateur est un moment redouté par les néophytes. Cette fois il n’y aura qu’une victime, notre brave mécanicien José Dechambre qui subit courageusement les épreuves de la quinine, du cirage et du jus de fruit. Et nous voici sur la base de Kamina;

Nadat we een deel van ons materiaal, dat overgebracht werd door andere vliegtuigen, hebben overgeladen zetten we op 1 mei eindelijk koers naar Elisabethstad. Nu kapitein Coucke de KP-4 heeft overgenomen is de ploeg Milakat 54 compleet. Alle specialiteiten zijn er en de gebeurtenissen gedurende de reis hebben vriendschapsbanden gecreëerd tussen het personeel van het MGI en dat van de Luchtmacht. Het gemeenschappelijk werk kan beginnen;

Eerste mei, feest van de arbeid: de 1.200 kilogram die zich aan boord bevinden van het vliegtuig, zijn snel gelost en overgebracht naar een barak die ons is voorbehouden. Vervolgens worden de zuurstofflessen met een totaal gewicht van 3.500 kilogram verplaatst naar een loods die aan de andere kant van de landingsbaan staat. Gelukkig is er een groepje inheemse soldaten ons komen helpen want, samen met Chatelle en Pauwels, zijn wij weldra tot drie man herleid om deze transporten uit te voeren. De anderen hebben geoordeeld dat zij nuttiger werk konden doen door zich over onze bagage en onze kamers in het

Guest House van Sabena te ontfermen.

De volgende dagen zijn gevuld met het inrichten van de laboratoria en het klaarmaken van de fotografische benodigdheden, het controleren van de kamers, het leggen van de eerste contacten met het Comité Spécial du Katanga (CSK), de Union Minière, de Force Publique, enz. … Wij huren een bestelwagen om het vervoer van het filmmateriaal te vergemakkelijken en om onze noodzakelijke verplaatsingen naar het vliegveld te verzekeren, daar dit laatste op zeven kilometer van de post is verwijderd, het is te zeggen van het centrum van de stad. Het moraal is rechtstreeks evenredig met de regelmatigheid van de postbedeling!

Ondertussen neemt de KP-4 deel aan een dropping georganiseerd door de basis van Kamina. De paracommando’s, die in de toekomst op een bepaalde dag het vliegveld van Elisabethstad zullen innemen, doen er goed aan hun mooie hoeden vast te binden, zodat ze niet verloren gaan tijdens het springen uit een vliegtuig met draaiende motoren.

Dit alles duurt tot de vijfde mei. Na de eerste gewone wederwaardigheden die in feite noodzakelijk zijn zodat het materiaal en het personeel zich respectievelijk kunnen inlopen en inwerken, begint ons vliegtuig met alle dagen te vliegen. Het vraagt heel wat moed van de enige bemanning en goede wil van het grondpersoneel dat tot zijn minimum is herleid, om een dergelijk ritme vol te houden. Aanvankelijk voelen wij ons gesteund door de gedachte dat er weldra versterkingen zullen aankomen, doch deze personnel de l’ IGM et celui de la Force Aérienne. Le travail en commun peut commencer.

Premier mai, fête du travail: les 1.200 kilogrammes qui se trouvent à bord de l’avion sont rapidement déchargés et amenés dans la baraque qui nous est réservée. Puis les bonbonnes d’oxygène totalisant 3.500 kilogrammes sont déplacées jusqu’à un hangar situé de l’autre côté de la piste d’atterrissage. Heureusement qu’une escouade de soldats indigènes est venue nous aider car, avec Chatelle et Pauwels, nous sommes bientôt réduits à trois pour effectuer ces transports. Les autres ont jugé qu’ils feraient œuvre utile en s’occupant de nos bagages et de nos chambres au Guest House de la Sabena.

Les jours suivants se passent à installer les laboratoires et à préparer les produits photographiques, à contrôler les chambres de prise de vues, à prendre les premiers contacts avec le Comité Spéciale du Katanga (CSK), l’Union Minière, la Force Publique, etc … . Nous louons une camionnette de manière à faciliter les transports du matériel de prise de vues et à assurer nos déplacements essentiels car l’aérodrome se trouve à 7 kilomètres de la Poste, c’est-à-dire du centre de la ville. Le moral est lié à la régularité du courrier!.

Pendant ce temps, le KP-4 participe à une manœuvre aérienne organisée par la base de Kamina. Les para-commandos qui, un jour, envahissent le champ d’aviation d’ Elisabethville feront bien, à l’avenir, de mettre une jugulaire à leurs beaux chapeaux afin de ne pas les perdre en descendant d’un avion dont les moteurs continuent à tourner.

Tout ceci nous amène au 5 mai. Après les premiers

premier contact rapide avec les autorités puis chacun se met à la recherche de l’une ou l’autre connaissance. Les occasions ne manquent pas de boire quelques verres de bonne bière Simba.

Enfin le 1 mai, nous mettons le cap sur Elisabethville après avoir embarqué une partie du matériel amené par les autres avions. Le capitaine Coucke a pris la direction du KP-4 et la première équipe de Milakat 54 est maintenant au complet. Toutes les spécialités sont représentées et les péripéties du voyage ont créé des liens d’amitié entre le

hoop is gedurende lange tijd tevergeefs. Vervolgens ligt deze ontgoocheling zelf aan de basis van een steeds grotere wedijver en een verbetenheid ten einde het lot te forceren; de laboranten nemen het ter harte om het vliegtuig niet te laten stilstaan en de vliegeniers willen hiervoor niet onderdoen. Sommigen onder hen gaan met hun kameraadschap zo ver dat zij meehelpen in het labo. Ros, tweede piloot, toont een speciale interesse voor de resultaten met de statoscope en Noesen, de radio-operator, tracht de weerkundigen er van te overtuigen de wolken te doen verdwijnen.

Wij zien de streken van Sud-Kando, Elisabethstad en Bukama onder ons voorbijgaan. De vluchten zijn over het algemeen zeer goed. Van tijd tot tijd veroorzaken kleine onregelmatigheden om bepaalde opnames opnieuw te doen, wat niet altijd naar de zin is van de bemanning.

In het laboratorium wordt er tot laat in de nacht gewerkt en de haardroger, gebruikt door de militairen van het Kamp Simonet, blijkt uiterst nuttig te zijn daar hij er voor zorgt dat de droogduur van de opnames aanzienlijk vermindert. Het klaarmaken van de baden, het zoeken op de foto's van de gematerialiseerde punten en het juist lokaliseren van de vluchtbanden, nemen hele voormiddagen in beslag. Wij gaan zelfs op het terrein een wit kruis verkennen waarvan de herkomst op de fotonegatieven ons doet twijfelen. Gelukkig blijft grotendeels het goede humeur overheersen, mede door de muziek die wij kunnen ontvangen op een radio die tot onze beschikking is gesteld. Zelfs de wolken die zich bijna elke dag vormen, waardoor wij verplicht zijn van verschillende opnamestroken te hernemen, dragen er toe bij om de moraal hoog te houden… omwille van het dikwijls eigenaardig aspect dat ze op de foto's weergeven, zoals de "zebra van Lubudi", een blijde herinnering.

De KP-4 is op 24 mei aan het einde van zijn vliegpotentieel. Het vliegtuig gaat naar Kamina waar het zal gereviseerd worden en wij maken er gebruik van om een dringende opdracht boven de militaire basis uit te voeren. Dit kost onze moedige foto-operateur Lepère een verblijf van een week op de basis, wat lang geen pleziertje betekent! Doch onze opdracht is vervuld en de negatieven worden vervolgens naar België gestuurd waar zij onmiddellijk gebruikt worden.

Tijdens deze revisie blijven wij niet op onze lauweren rusten: we klasseren foto's en films, sturen deze met Sabena naar het IGM en we bereiden voornamelijk de vluchten voor om opnames te maken op schaal 1/20.000 die dit jaar bijzonder talrijk zijn. Nochtans beschikken wij wel over wat meer vrije tijd om onze zwempakken, vishengels en onze tennisraketten uit te pakken. Helaas spelen de vissen het spel niet mede en daarenboven is de tennisploeg van het CSK sterker dan de onze.

De revisie wordt in een recordtempo uitgevoerd want op 31 mei is de KP-4 terug en men deelt ons mede dat een tweede Dakota, de KP-6 ons weldra komt versterken.

avatars habituels qui, au fond, sont nécessaires pour roder le matériel et le personnel, très vite notre avion se met à voler tous les jours. Il faut tout le courage de l'unique équipage et la volonté du groupe au sol réduit à sa plus simple expression pour suivre le rythme. Au début, nous sommes soutenus par l'espoir de bientôt voir arriver les renforts, espoir qui sera déçu pendant bien longtemps. Puis cette déception elle-même est à l'origine d'une émulation et d'un acharnement sans cesse accrus, afin de forcer le sort; les laborants ont à cœur de ne pas laisser l'avion en chômage et les aviateurs ne veulent pas être en reste. Certains d'entre eux poussent même la camaraderie jusqu'à participer aux travaux en salle. Ros, le second pilote, s'intéresse spécialement aux résultats du statoscope et Noesen, le radio, essaie de convaincre les météorologistes de faire disparaître les nuages.

Nous voyons défiler les surfaces Sud-Kando, Elisabethville, Bukama. Les vols sont généralement très bons. De temps en temps, de petites irrégularités provoquent la reprise de certains clichés ce qui n'est pas toujours du goût de l'équipage.

Au laboratoire on travaille tard dans la nuit et le sèche-cheveux, manié par les soldats du Camp Simonet, s'avère très utile car il permet d'accélérer fortement le séchage des épreuves. La préparation des bains, la recherche sur photos des points matérialisés et le repérage exact des bandes de vol occupent les matinées. Nous allons même retrouver sur le terrain une croix blanchie dont l'identification était douteuse sur les clichés. Heureusement, la bonne humeur reste généralement de mise; elle est d'ailleurs entretenue par les flots de musique émanant d'un poste de radio mis à notre disposition. Même les nuages qui se forment presque tous les jours et nous obligent à recommencer plusieurs bandes, contribuent à maintenir le moral ... par l'aspect parfois bizarre qu'ils prennent sur les photos, tel ce «zèbre du Lubudi» de joyeuse mémoire.

Le 24 mai, le KP-4 a épuisé ses heures de vol. Il part en révision à Kamina et on en profite pour effectuer une mission urgente au-dessus de la base militaire. Ceci vaudra à notre courageux opérateur-photographe Lepère un séjour d'une semaine à la base, ce qui n'est guère folichon! Mais la mission est accomplie et les négatifs sont expédiés de suite en Belgique et exploités directement.

Pendant cette révision, nous ne restons pas inactifs; classement des photos et des films, envoi de ceux-ci à l' IGM par la Sabena, et surtout préparation des vols au 20.000 ième qui sont particulièrement nombreux cette année. Nous disposons cependant d'un peu plus de liberté pour sortir nos maillots de bain, nos cannes à pêche et nos raquettes de tennis. Hélas, les poissons ne veulent rien savoir et l'équipe de tennis du CSK est plus forte que

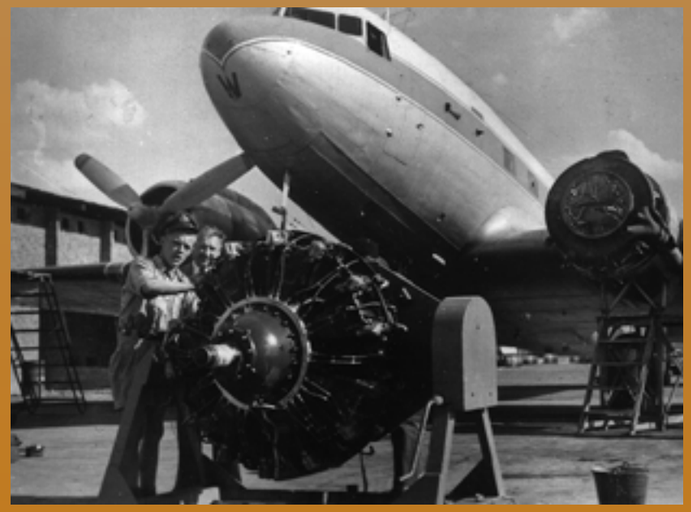
Alles loopt op wieltjes! En inderdaad, op 2 juni komt de KP-6 er aan, jammer genoeg zonder de beloofde versterkingen… Ontgoocheld en beteuterd gaan wijzelf dan maar als goede kameraden het werk afmaken dat wij voor de nieuwe ploeg hebben voorbereid.

Op 3 juni wordt de eerste fotovlucht met de KP-6 uitgevoerd. Een kwartier later echter keert het vliegtuig terug op één motor. Het zal defect blijven gedurende ongeveer één maand tijdens dewelke het als permanent baken dienst doet voor het vliegveld van Elisabethstad. Een motor wisselen zonder over het benodigd gereedschap te beschikken, is niet zo eenvoudig en daar kunnen onze beide technici Dechambre en Cauwelier van mee spreken.

Gelukkig houdt de KP-4 het vol. De dagelijkse en zelfs de dubbele dagelijkse vluchten hernemen. Ditmaal kunnen de ploegen elkaar aflossen doch de enige operateurfotograaf en het grondpersoneel zijn er de dupe van. Nochtans zijn de resultaten excellent en het 1/20.000 is praktisch afgewerkt. Eén enkele strook werd vier maal hernomen doch blijkt telkens van slechte kwaliteit te zijn. Er zal moeten worden gewacht tot het einde van de opdracht alvorens een aanvaardbaar exemplaar te bekomen.

En ziedaar, op 13 juni komt eindelijk de versterking aan. Maar het personeel arriveert met hetzelfde vliegtuig dat ook de wisselmotor mede heeft. Het lossen van deze laatste schiet de hoofdvogel af. Rekening houdend met een kleine epidemie van pokken die in Elisabethstad is uitgebroken, trekken zich de vijf nieuwe mensen gefrustreerd en voorzichtig in hun respectieve kamers terug.

Wij kunnen er beginnen aan te denken om met het grootste



stuk van onze opdracht te beginnen: 30.000 vierkante kilometer rondom Boudewijnstad. Wij kiezen Albertstad als vooruitgeschoven post. Deze stad aan de boorden van het Tanganyikameer geniet van een aangenaam klimaat, de Hindoese marktkramers zijn er zeer talrijk, men kan er excellente vis degusteren en men kan zich in de schaduw van de in de wind wiegende kokosbomen uitrusten. Wij komen er op 14 juni aan.

(wordt vervolgd)

la nôtre.

Le 31 mai, le KP-4 est de retour: c'est un record de vitesse; et on nous annonce l'arrivée du deuxième Dakota, le KP-6, pour bientôt. Tout va bien! Effectivement, le 2 juin, le KP-6 s'amène mais sans les renforts... . Penauds, nous allons nous-mêmes achever le travail que, en bons camarades, nous avions préparé pour la nouvelle équipe.

Le 3 juin, premier vol photo du KP-6; après un quart d'heure, cet avion revient sur un moteur. Il restera en panne, considéré comme repère permanent de l'aérodrome d' Elisabethville, pendant presque un mois. Le changement d'un moteur, sans matériel spécial, n'est pas chose simple et nos deux mécaniciens, Dechambre et Cauwelier, sont maintenant payés pour le savoir.

Par bonheur, le KP-4 tient bon. Les vols journaliers et même bi-journaliers reprennent. Cette fois, les équipes peuvent se relayer, mais l'unique opérateur-photographe et le personnel au sol encaissent terriblement. Cependant les résultats sont excellents et le 20.000 est pratiquement terminé. Une seule bande, quatre fois recommencée, reste rétive et il faudra attendre la fin de la mission pour l'avoir convenablement.

Et voilà que, le 13 juin, les renforts s'amènent enfin. Mais le personnel arrive dans le même avion que le moteur de rechange et c'est le déchargement de celui-ci qui tient la vedette. Sans compter une petite épidémie de variole qui s'est déclarée à Elisabethville, aussi les cinq nouveaux se retirent-Ils, vexés et prudents, dans leurs chambres respectives.

Nous pouvons maintenant songer à entamer le gros morceau de notre travail: 30.000 kilomètres carrés en un bloc autour de Baudouinville, avec un relief variant entre 800 et 2.500 mètres d'altitude! Comme cette zone est située assez loin d' Elisabethville, nous choisissons comme poste avancée Albertville. Cette ville, aux bords du lac Tanganyka, jouit d'un climat agréable, les commerçants hindous y sont très nombreux, on y mange de l'excellent poisson et on peut se mettre à l'ombre des cocotiers agités par le vent du large. Nous y arrivons le 14 juin.

(à suivre)

Het ontstaan van een legende

Door Carl Hermans

Laten we even 80 jaar teruggaan in de tijd, naar 1934
De chef ingenieur van Douglas Aircraft Company had met de DC-1 en met de DC-2 gevlogen maar was niet erg tevreden met het vermogen van de motoren en met de vliegeigenschappen, vooral bij de landing. De bediening van de rolroeren en het richtingsroer vergde heel wat kracht van de piloot. Ook de richtingsstabiliteit kon beter en er waren problemen met ijsafzetting op de propellers. De DC-2 kon 14 passagiers meenemen, dat waren er twee meer dan de DC-1.

Eind 1934 kwam van de luchtvaartmaatschappij American Airlines de vraag voor een groter toestel. Het moest non-stop van New York naar Chicago kunnen vliegen in ongeveer vier uur. Met de trein duurde deze reis toen 18 uur.
En het nieuwe toestel moest geschikt zijn voor nachtvluchten en moest met opklapbare bedden uitgerust zijn. Maar wie durfde het in die tijd in zijn hoofd halen om ‘s nachts te vliegen?

Donald Douglas was niet heel enthousiast want er waren nog 90 DC-2’s in bestelling en hij had er pas 100 geleverd. Hij wou zich de kopzorgen besparen van de ontwikkeling van een nieuw toestel. En waar zou het geld voor de investering vandaan komen?
De baas van American Airlines had een telefoongesprek van twee uur en 300 dollar nodig om Donald Douglas te overtuigen.
Op 8 juli 1935 krijgt Douglas per telegram de bestelling voor tien DC-3 toestellen voor een totaalbedrag van omgerekend 575.000 euro. Er kwam gauw een order bij voor nog tien stuks waarvan acht als “Douglas Sleeper-Transporter” moesten uitgevoerd worden, de DST-versie.

La naissance d’une légende

Par Carl Hermans

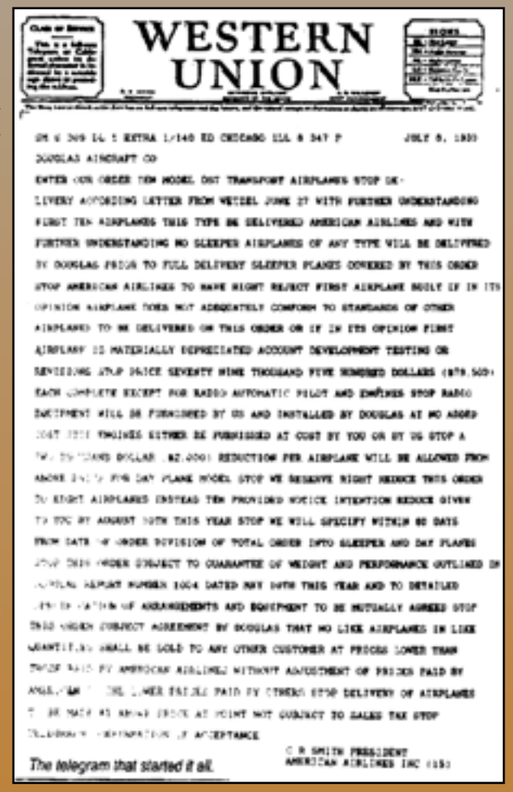
Revenons quelques instants en arrière, soit en 1934
L’ingénieur en chef de la “Douglas Aircraft Company” avait volé avec le DC-1 et le DC-2 mais n’avait été satisfait ni par la puissance des moteurs, ni par les caractéristiques de vol spécialement lors de la phase d’atterrissage. L’utilisation des ailerons et du gouvernail de direction exigeait beaucoup de forces de la part du pilote. La stabilité directionnelle n’était pas brillante et en plus il y avait des problèmes de givrage sur les hélices. Le DC-2 pouvait emporter 14 passagers soit deux de plus que sur le DC-1

Fin 1934, la compagnie aérienne “American Airlines” introduisit une demande pour un avion plus grand. Il devait être capable de voler “sans escale” de New York à Chicago en quatre heures de vol. En train cela durait à l’époque 18 heures. Le nouvel appareil devait pouvoir voler de nuit et devait être équipé de lits repliables.

Mais qui imaginait à l’époque effectuer des vols de nuit?
Donald Douglas n’était pas du tout enthousiasmé par cette commande car il avait encore 90 DC-2 en commande et en avait déjà livré une centaine. Il n’avait aucune envie de se donner des maux de tête à penser à la conception et le développement d’un nouvel appareil. De plus d’où viendrait le financement pour l’investissement à prévoir?
Le patron de “American Airlines” eut besoin d’une conversation téléphonique de deux heures qui lui coûta 300 dollars pour parvenir à convaincre Donald Douglas.
Le 8 juillet 1935, Douglas reçoit par télégramme une commande de dix appareils du type DC-3 pour un montant global (actualisé) de 575.000 euros. Une commande supplémentaire de dix appareils suivit rapidement. Dans cette commande huit appareils devaient être en version “Douglas Sleeper-Transporter”, la version DST

De plannen voor de DC-3
Douglas Company zou vertrekken van het DC-2 design en de romp wat breder en ronder maken om plaats te maken voor de bedden. De motoren moesten natuurlijk wat meer vermogen hebben om het grotere vliegtuig in de lucht te krijgen. Ze zouden elk 1000 PK moeten leveren in de plaats van de 855 PK van de DC-2. Men hoopte 80% van de onderdelen van de DC-2 te kunnen gebruiken, wat bij Donald Douglas natuurlijk in goede aarde viel.

Er werd intens gediscussieerd tussen de ingenieurs van Douglas Company en de mensen van American Airlines. Alles werd zorgvuldig uitgetest, zelfs de gebruiksvriendelijkheid van de opklapbare bedden. Zo werden er in de romp kleine venstertjes toegevoegd om de slapers in de bovenste beddenrij geen claustrofobiegevoel te geven.
Alhoewel het om een eenvoudig vliegtuig ging werkten er 400 ingenieurs en tekenaars aan de ontwikkeling. Hierbij kwam voor de verantwoordelijken een hele boel nachtwerk dat uiteindelijk leidde tot meer dan 3.500 tekeningen… en dat alles zonder computers!


WESTERN UNION

DOUGLAS AIRCRAFT CO

ENTER ORDER TEN MODEL DST TRANSPORT AIRPLANES STOP DE-
LIVERY ACCORDING LETTER FROM WETZEL JUNE 27 WITH FURTHER UNDERSTANDING
FIRST TEN AIRPLANES THIS TYPE BE DELIVERED AMERICAN AIRLINES AND WITH
FURTHER UNDERSTANDING NO SLEEPER AIRPLANES OF ANY TYPE WILL BE DELIVERED
BY DOUGLAS PRIOR TO FULL DELIVERY SLEEPER PLANES COVERED BY THIS ORDER
STOP AMERICAN AIRLINES TO HAVE RIGHT REJECT FIRST AIRPLANE ONLY IF IN ITS
OPINION AIRPLANE DOES NOT ADEQUATELY CONFORM TO STANDARDS OF OTHER
AIRPLANES TO BE DELIVERED ON THIS ORDER OR IF IN ITS OPINION FIRST
AIRPLANE IS MATERIALLY DEPRECIATED ACCOUNT DEVELOPMENT TESTING OR
SERVICING STOP PRICE SEVENTY NINE THOUSAND FIVE HUNDRED DOLLARS ($79,500)
EACH COMPLETE EXCEPT FOR RADIO AUTOMATIC PILOT AND ENGINES STOP RADIO
EQUIPMENT WILL BE FURNISHED BY US AND INSTALLED BY DOUGLAS AT NO ADDED
COST ENGINES EITHER BE FURNISHED AT COST BY YOU OR BY US STOP A
TWO THOUSAND DOLLAR ($2,000) REDUCTION PER AIRPLANE WILL BE ALLOWED FROM
ABOVE PRICE FOR DAY PLANE MODEL STOP WE RESERVE RIGHT REDUCE THIS ORDER
TO EIGHT AIRPLANES INSTEAD TEN PROVIDED NOTICE INTENTION REDUCE GIVEN
TO DOC BY AUGUST 10TH THIS YEAR STOP WE WILL SPECIFY WITHIN 60 DAYS
FROM DATE THIS ORDER DIVISION OF TOTAL ORDER INTO SLEEPER AND DAY PLANES
ABOVE TEN ORDER SUBJECT TO GUARANTEE OF WEIGHT AND PERFORMANCE OUTLINED IN
CONTRACT REPORT NUMBER 1004 DATED MAY 24TH THIS YEAR AND TO DETAILED
SPECIFICATION OF ARRANGEMENTS AND EQUIPMENT TO BE MUTUALLY AGREED STOP
THIS ORDER SUBJECT AGREEMENT BY DOUGLAS THAT NO LIKE AIRPLANES IN LIKE
QUANTITIES SHALL BE SOLD TO ANY OTHER CUSTOMER AT PRICES LOWER THAN
THOSE PAID BY AMERICAN AIRLINES WITHOUT ADJUSTMENT OF PRICES PAID BY
AMERICAN THE LOWER PRICE PAID BY OTHERS STOP DELIVERY OF AIRPLANES
TO BE MADE AS NEARLY EQUAL AT POINT NOT SUBJECT TO SALES TAX STOP
DELIVERY DEPENDENT UPON DATE OF ACCEPTANCE

C R SMITH PRESIDENT
AMERICAN AIRLINES INC

The telegram that started it all.

Het resultaat
Wat op 14 december 1935 uit de fabriekshal rolde was echter een totaal nieuw vliegtuig met slechts 10% van de onderdelen van de DC-2. Maar de ervaringen opgedaan met de DC-1 en DC-2 hadden ervoor gezorgd dat de ontwerptijd met 2/3 kon ingekort worden.
En al was de DC-3 dan een grote vooruitgang ten opzichte van de DC-2 toch was het comfort nog betrekkelijk laag daar er geen drukcabine was waardoor het vliegtuig relatief laag moest vliegen en dus in luchtlagen waar meer turbulentie voor een hobbelige vlucht kan zorgen.
Op het vlak van de

Les plans du DC-3
Les dessinateurs de la Douglas Company utiliseraient comme point de départ les plans du DC-2 mais en élargissant et arrondissant la carlingue afin de faire de la place pour les lits.
Les moteurs devaient naturellement développer plus de puissance afin de pouvoir faire voler cet avion plus grand. Chaque moteur devrait donner une puissance de 1.000 CV au lieu des 850 CV des moteurs du DC-2. On espérait pouvoir utiliser 80% des composants du DC-2 ce qui arrangeait bien l’aspect financier de Donald Douglas.

Il y eut de nombreux pourparlers entre les ingénieurs de Douglas Company et les responsables d’American Airlines. Chaque pièce fut testée à fond. Ainsi, par exemple, la facilité d’emploi des lits repliables. C’est ainsi que dans le fuselage des petites fenêtres furent ajoutées afin de permettre aux dormeurs dans les couchettes supérieures de ne pas être sujet à un sentiment de claustrophobie.
Bien que cela devait être un avion “simple”, plus de 400 ingénieurs et dessinateurs furent mis au travail de développement. Pour les responsables, cela demanda de nombreuses nuits de travail qui débouchèrent sur plus de 3.500 dessins… et tout cela sans l’aide d’ordinateurs.

Le résultat
L’appareil qui sortit le 14 décembre 1935 du hall de fabrication était un tout autre avion dont seulement 10% des composants provenaient du DC-2. L’expérience acquise lors de la fabrication des DC-1 et DC-2 avait permis de raccourcir le temps de conception de 2/3.
Si le DC-3 était une formidable avancée par rapport au DC-2, le niveau de confort à bord était encore très bas car l’avion n’étant pas pressurisé. Il devait donc voler à des altitudes relativement

accommodatie had men zijn licht opgestoken bij de Pullman-treinen en waren er voor VIP-passagiers privé-vertrekken, zelfs een bruidskamer beschikbaar. De kleuren van het interieur waren het resultaat van studies door psychologen, en de geluidsisolatie kreeg vooral aandacht in de slaapversies met 16 bedden. Het geluidsniveau in de DC-3 lag lager dan in de Pullman-treincoupés. Het geavanceerde airco-systeem zorgde elke minuut voor een volledige luchtverversing met een constante temperatuur.

Meer dan 16.000 DC-3/C-47/C-53's gebouwd

Er werden er in totaal 16.070 gebouwd: 10.655 in de USA, 4.937 in de Soviet-Unie en 478 in Japan. Het leeuwenaandeel werd besteld door het Amerikaans leger. Op vraag van de US Army Air Forces (USAAF) werden vanaf januari 1942 twee militaire versies gebouwd: de C-47 Skytrain om vracht en troepen te vervoeren en de C-53 Skytrooper om troepen te vervoeren en parachutisten te droppen. Gedurende Wereldoorlog II beschikten de USAAF

over 3.090 C-47/C-53 vliegtuigen.
The Royal Air Force beschikte over ongeveer 1.900 C-47/C-53 toestellen die door de Britten "Dakota" genoemd werden.
Op een bepaald moment rolden er bijna twee toestellen per uur uit de fabriek in Oklahoma City. Van deze vloot zijn er helaas ook ongeveer 1.500 verongelukt. Het grootste aantal ongelukken vond plaats tijdens de Tweede Wereldoorlog. Bij de landing in Normandië steeg er elke elf seconden een C-47 op vanuit Zuid-Engeland om para's te droppen. Elk vliegtuig was gemiddeld 15 tot 18 uur per dag in de lucht!

Nog enkele wetenswaardigheden

Een tweede glorietijd voor de DC-3 brak aan in 1948 toen de Russen de toegang tot Berlijn blokkeerden. Een ware luchtbrug ontstond waarbij 24 uur per dag gevlogen werd en waarbij de maximaal toegelaten lading op bijna elke vlucht ruim werd overschreden.
Maar de DC-3 was tot meer in staat… op een vlucht vanuit China werden er 76 mensen vervoerd; 54 volwassenen en 22 kinderen; en landde het toestel veilig! Het absolute record was een vlucht in Vietnam met 106 personen aan boord waarvan 98 weeskinderen.
De laatst gebouwde DC-3 werd geleverd aan Sabena op 21 maart 1947, registratie OO-AWH. Dit toestel verongelukte bij de landing op de luchthaven Londen Heathrow op 2 maart 1948 door een inschattingsfout van de piloot bij slechte zichtbaarheid.
Het eerste ongeluk met een DC-3 gebeurde op 9 februari 1937 in de baai van San Francisco, net voor de landing, toen de copiloot zijn microfoon liet vallen. Deze blokkeerde de stuurkolom en het vliegtuig dat al laag vloog verloor snel hoogte en stortte in zee. Alle elf inzittenden verloren het leven.
Zeer recent, op 8 mei 2014, verongelukte nog een DC-3 Cargo in Columbia waarbij vier doden te betreuren waren.

Plus de 16.000 DC-3 construit.

Plus de 16.070 appareils ont été construit dont 10.655 aux USA, 4.937 en Union Soviétique et 478 au Japon. La plus grande partie de la commande a été faite par l'Armée Américaine. A la demande de l'US Army Air Forces (USAAF), deux versions militaires furent fabriquées à partir de janvier 1942. La version C-47 Skytrain capable de transporter des troupes et du matériel et la version C-53 Skytrooper pour le transport de troupes et le parachutage. Durant la Seconde guerre mondiale, l'USAAF avait à sa disposition 3.000 appareils du type C47/C-53.
La Royal Air Force disposait d'environ 1.900 appareils C-47/C-53 qui furent dénommés "Dakota" par les britanniques.

A une certaine période, la fabrique de Oklahoma City produisait jusqu'à deux avions par heure. De l'ensemble de cette flotte hélas environ 1.500 appareils furent détruits. La plupart de ces disparitions eurent lieu durant la Deuxième Guerre mondiale. Lors du débarquement en Normandie, toutes les onze secondes, un C-47 décollait depuis le Sud de l'Angleterre afin de larguer des parachutistes. Chaque appareil volait en moyenne 15 à 18 heures par jour.

Nog vele Dakota's in de lucht

Momenteel vliegen er wereldwijd, maar vooral in Zuid-Amerika en Afrika, voor lokale luchtvaartmaatschappijen, nog enkele honderden DC-3's die door zeer inventieve technici met primitieve middelen vliegwaardig worden gehouden. Alles wat denkbaar is wordt er mee vervoerd naar afgelegen vliegveldjes in het Amazone-gebied. Passagiers delen de ruimte met levende dieren, drugs en goederen. Veiligheidsgordels er zijn zeldzaam. Op sommige recente filmpjes, die circuleren op internet, ziet men Dakota's die vandaag nog volgetankt worden met brandstof die met open emmers aangevoerd wordt.
In de Verenigde Staten van Amerika bestaat nog een jaarlijkse happening waaraan een hondertal nog vliegklare DC-3 Old Timers deelnemen.
Dichter bj ons, op Schiphol, bezit de Dutch Dakota Association nog twee vliegklare Dakota's waarmee geregeld nostalgische vluchten met Dakota-fanaten worden uitgevoerd tegen betaling.

Nog drie Dakota's in België

De meeste Dakota's werden helaas naar de schroothoop afgevoerd. Gelukkig kwam een aantal in musea over de hele wereld terecht. In België zijn er nog drie exemplaren van dit legendarische vliegtuig te bewonderen: in het Brussels Air Museum, in Bastogne en in DAKOTA, het historisch centrum van de 15 Wing te Melsbroek, waar ook een kleine maar merkwaardige tentoonstelling "EXPO DC-3" loopt … een bezoek waard!

Encore quelques enseignements.

Une deuxième période de gloire pour le DC-3 fut écrite en 1948 lorsque les Russes bloquèrent l'accès à Berlin. Un véritable pont aérien fut établi pour lequel les avions volèrent 24 heures par jour. De plus la charge maximale autorisée a été dépassée largement sur quasi tous les vols.
Le DC-3 pouvait cependant encore bien plus… lors d'un vol au départ de la Chine 76 personnes furent transportées, 54 adultes et 22 enfants. Tous atterrirent sans problème. Le record absolu eut lieu au Vietnam lors d'un transport de 106 personnes dont 98 enfants orphelins.
Le dernier avion construit fut livré à la Sabena le 21 mars 1947. Il fut enregistré sous OO-AWH. Cet avion fut accidenté lors d'un atterrissage à London Heathrow le 2 mars 1948 suite à une mauvaise prise de décision par le pilote lors d'un atterrissage par mauvaise visibilité.
Le premier accident avec un DC-3 eut lieu le 9 février 1937 dans la baie de San Francisco lorsque le co-pilote laissa tomber malencontreusement son microphone. Celui-ci bloqua la colonne de direction. Comme l'avion volait déja bas, il perdit rapidement de la hauteur et s'écrasa en pleine mer. Les onze occupants de l'appareil y perdirent la vie.
Plus récemment, le 8 mai 2014, un DC-3 de Columbia Cargo eut un accident où périrent les 4 occupants.

Il y a encore de nombreux Dakotas en l'air

Actuellement dans le monde entier mais surtout en Amérique du Sud et en Afrique, de petites compagnies locales font voler une bonne centaine de ces appareils. Ils sont maintenus en état de vol par des techniciens inventifs utilisant des moyens primitifs. Tout ce que l'on peut imaginer est transporté vers des petits aérodromes isolés en Amazonie. Les passagers partagent l'espace cargo avec des animaux vivants, de la drogue et des biens divers. Les ceintures de sécurité sont bien rares. Sur certains films qui circulent sur internet, l'on peut voir encore aujourd'hui des Dakotas qui sont ravitaillés en carburant par le biais de seaux ouverts.
Aux Etats-Unis d'Amérique il y a chaque année un meeting où apparaissent en vol une centaine de DC-3 Old Timers. Plus près de chez nous, à Shiphol la Dutch Dakota Association possède encore deux DC-3 en état de vol avec lesquels des vols sont effectués pour des Dakota-fans nostalgiques contre paiements.

Encore trois Dakota's en Belgique

La plupart des Dakota's ont eté envoyé à la poubelle. Heureusement quelques uns d'entre-eux terminent leurs vies dans des musées du monde entier. En Belgique, il reste encore trois exemplaires de cet avion mythique à admirer: au Musée de l'Air à Bruxelles, à Bastogne et à Melsbroek, au DAKOTA centre historique du 15 Wing où l'on peut également visiter une petite mais remarquable exposition "EXPO DC-3". Elle mérite une visite.

100 jaar Grote Oorlog: Sainte-Adresse

Door Axel Vermeesch

Alhoewel niet zo ver van Brussel, is Sainte-Adresse, een mondain badplaatsje ten noorden van Le Havre, door vele Belgen niet goed gekend. Nochtans is het plaatsje belangrijk in de Belgische geschiedenis omdat de Belgische regering met haar administratie daar verbleef gedurende de Grote Oorlog.

Eens het Belgisch leger zijn laatste bolwerk Antwerpen opgeeft, beseft de regering dat de Duitse opmars niet te stuiten is. Op 9 oktober 1914 vlucht zij naar Oostende. Aan de Franse regering die al eerder gevlucht was van Parijs naar Bordeaux, vraagt de Belgische regeringsleider Charels de Broqueville om zijn regering in Frankrijk te vestigen. ‘s Anderendaags volgt al het Franse fiat: Sainte-Adresse, het Nice van Le Havre, waar veel hotels en villa’s leeg staan.

In Oostende schepen op 13 oktober ‘s morgens 1.500 passagiers in op de “Pieter de Coninck” en de “Stad Antwerpen”: de regering met haar ambtenaren en het hele diplomtieke korps met bagage, documenten en archieven. ‘s Nachts worden zij in Le Havre verwelkomd door de Franse minister van de Marine.

Voor Koning Albert I wordt een grote villa gereserveerd. Hij zal echter nooit naar Sainte- Adresse komen. Als opperbevelhebber van het leger blijft bij zijn soldaten achter de Ijzer. Met koningin Elisabeth verblijft hij eerst in een villa in De Panne en later in de kasteelhoeve Sinte-Flora in de kleine gemeente De Moeren tussen Adinkerke en Houtem. Zowel in De Moeren als in Houtem is een militair vliegveld.

In mijn geboortedorp Houtem, waar mijn grootvader Jules Vermeesch in die tijd burgemeester is, wordt in januari 1915 het Groot Militair Hoofdkwartier van het Belgisch leger gevestigd in de pastorie. De koning betrekt het kantoor van de pastoor en ontvangt er staatshoofden, waaronder de Franse president R. Poincaré, en generaals. Hij zit er ook enkele malen een ministerraad voor. Generaal A. Wielemans, stafchef van het leger wordt in januari 1917 begraven op het kerkhof van Houtem.

Koning Albert I eist dat C. de Broqueville, die naast regeringsleider ook minister van Oorlog is, vlug in Houtem of De Panne kan zijn. Daarom verblijft de Broqueville niet in Sainte-Adresse, maar op verschillende plaatsen dicht bij de Belgisch-Franse grens.

Omdat de Belgische regering geen regering in ballingschap

Il y a 100 ans, la Grande Guerre: Sainte-Adresse

Par Axel Vermeesch

Relativement peu éloignée de Bruxelles, Sainte-Adresse, est une cité balnéaire mondaine au nord de la ville du Havre peu connue de nombreux Belges. Pourtant, cette commune a une importance réelle dans l’histoire de la Belgique. Durant la Grande Guerre, le Gouvernement belge y siégea avec toute son administration.

Lorsque l’armée belge cède à Anvers, le Gouvernement se rend compte que la poussée allemande est irrésistible. Le 9 octobre 1914, il se réfugie à Ostende. De là, Charles de Broqueville, le chef de cabinet du gouvernement, demande au Gouvernement français de pouvoir installer son gouvernement en France. Celui-ci avait déjà fuit Paris pour Bordeaux, Le lendemain, la réponse fut: Sainte-Adresse, le Nice havrais, où l’on trouve de nombreux hôtels et villas qui dans les circonstances actuelles sont vides.

A Ostende, le 13 octobre à l’aube, 1.500 passagers embarquent à bord du “Pieter de Coninck” et du “Ville d’Anvers”. Ce sont les membres du gouvernement avec leurs administrations respectives ainsi que le corps diplomatique. Ils embarquent avec bagages, documents et archives. En pleine nuit, ils sont accueillis au Havre par le Ministre français de la Marine.

Une grande villa est réservée à Sainte-Adresse pour le roi Albert I. Il n’y viendra cependant jamais. En tant que commandant en chef de l’armée, il reste auprès de ses soldats derrière l’Yser. Avec la reine Elisabeth, il s’installe d’abord dans une villa à La Panne. Il ira habiter ensuite dans la ferme château Sainte-Flora dans la petite commune Les Moëres entre Adinkerke et Houtem.

Tant aux Moëres qu’à Houtem il y a un aérodrome militaire. Le Grand Quartier Général de l’Armée belge s’établit en janvier 1915 dans la cure de mon village natal, Houtem, où mon grand-père, Jules Vermeesch, était bourgmestre à l’époque. Le roi s’installe dans le bureau du curé et y reçoit des chefs d’états dont R. Poincaré, le président de la France, ainsi que des généraux. Il y préside aussi quelques conseils ministériels. En janvier 1917, le génér‌l A. Wielemans, chef d’état-major, est enterré au cimetière d’Houtem.

Le Roi exige que C. de Broqueville qui en plus d’être le chef de cabinet du gouvernement est aussi le ministre de la Guerre, puisse être rapidement à La Panne ou à Houtem. C’est pourquoi, de Broqueville, ne réside pas à Sainte-Adresse mais en différents endroits près de la frontière Belgo-française.

Afin que le Gouvernement belge ne soit pas un gouvernement en exil, Sainte-Adresse fut déclaré “territoire extraterritorial” par la France, jouissant de sa propre administration, poste et téléphones. Le gouvernement et ses ministres y siègeront jusqu’à la fin de la guerre à l’hôtel Dufayel.

De nombreux réfugiés trouvèrent aussi refuge à Sainte-Adresse si bien que la population y compta environ 12.000 Belges. Des mariages, fraternisations et festivités feront en sorte que des liens d’amitiés seront établis entre la population de Sainte-Adresse, Le Havre et la Belgique. C’est liens existent encore aujourd’hui.

Les soldats des tranchées de l’Yser partaient parfois se reposer en Normandie en train d’Adinkerke au Havre. Ils y étaient logés chez des familles françaises. Certains tombaient amoureux et s’y mariaient après la guerre. Aujourd’hui encore beaucoup de familles y ont un nom flamand.

zou zijn, verklaart de Franse regering Sainte-Adresse extraterritoriaal gebied, met een eigen administratie, post en telegraaf. De regering en ministeries zullen er tot het einde van de oorlog zetelen in Hotel Dufayel.
Ook vluchtelingen vinden de weg naar Sainte-Adresse, zodat de Belgische bevolking er uiteindelijk ongeveer 12.000 mensen telt. Huwelijken, verbroederingen en feesten zullen er voor zorgen dat een langdurige vriendschapsband tussen de bevolking van Sainte-Adresse, Le Havre en België tot op vandaag blijft bestaan.
De soldaten die in de loopgraven aan de IJzer zaten gingen soms met verlof met de trein van Adinkerke naar Le Havre. In Normandië werden zij tijdelijk opgenomen in Franse gezinnen. Velen werden daar verliefd en trouwden na de oorlog. Nog vandaag hebben vele families in Normandië een Vlaamse naam.

Herdenkingen 1998 en 2014 in Sainte-Adresse
Op 10 oktober 1998 bracht een Falcon-20 van de 15 Wing prins Filip naar het vliegveld Le Havre-Octeville. De prins woonde in Sainte-Adresse de Frans-Belgische viering bij van het verblijf van de Belgische regering van 1914 tot 1918.

Op zaterdag 4 oktober 2014 bracht een Embraer (boordcommandant A. Grossiels) koning Filip naar Sainte-Adresse. De koning was vergezeld van zijn vleugeladjudant generaal G. Van Caelenberge, minister J-P. Labille, vertegenwoordiger van de regering, en Gery de Broqueville, achterkleinzoon van de toenmalige regeringsleider.
Alhoewel koning Albert I nooit in Sainte-Adresse was, is er de Boulevard Albert I en siert zijn standbeeld de Place Clemenceau. Aan dit monument werd in de voormiddag hulde gebracht aan België. In de namiddag onthulde koning Filip een gedenkplaat die hulde brengt aan de

Frans-Belgische vriendschap. De viering werd afgesloten met een vliegdemonstratie van de Patrouille de France en een solodemonstratie door een Belgische F-16.

Herdenking 1988, C130-bemanning in Sainte-Adresse
Van zaterdag 3 tot maandag 5 september 1988

Commémorations de 1998 et 2014 à Sainte-Adresse
Le 10 octobre 1998, un Falcon-20 du 15 Wing conduisit le prince Philippe au Havre-Octeville. Le prince assista aux commémorations rappelant le séjour du Gouvernement belge à Sainte-Adresse pendant la période de 1914 à 1918.

Le samedi 4 octobre 2014, un Embraer, (commandant de

bord A. Grossiels) amena le roi Philippe à Sainte-Adresse. Il était accompagné de son aide de camp le général G. Van Caelenberg, le Ministre J-P. Labille, représentant le gouvernement et Géry de Broqueville, arrière-petit-fils du chef du gouvernement de l'époque.
Bien que le roi Albert I n'ait jamais été à Sainte-Adresse, sa statue orne la place Clemenceau. C'est à ce monument qu'un hommage fut rendu à la Belgique le matin du 4 octobre 2014. L'après-midi, le roi Philippe inaugura une plaque commémorative rappelant l'amitié franco-belge. Les festivités furent clôturées par une démonstration aérienne de la patrouille de France et par une démonstration d'un F-16 belge.

Commémoration 1988, un équipage de C-130 à Sainte-Adresse
Du samedi 3 au lundi 5 septembre 1988, j' était chef de mission dans l'équipage du C-130 composé de J-L. Feuillen, commandant de bord, R. Gijbels, copilote, M. Claes, flight engineer, E. Strauven, loadmaster. Nous étions accompagnés du commandant N. Minguet représentant de la section Public Relations de la Force Aérienne. Il m'avait demandé de prendre avec nous la tenue de sortie (service-dress) pour pouvoir assister aux différentes festivités.
Le samedi matin, le CH-05 s'est rendu à Florennes pour prendre à bord 80 élèves de l'Ecole des sous-officiers de Dinant. Ils furent débarqués vers midi à l'aérodrome du Havre-Octeville. Il fallait encore faire une deuxième rotation vers Melsbroek pour amener la musique de la Force Aérienne en Normandie.
A leur arrivée, nous fûmes accueillis par madame Hélène Laurent-Vispoel, originaire de Laarne en Flandre, présidente de l'Amicale Franco-Belge et co-organisatrice des festivités. Comme jeune infirmière, elle était venue

was ik zendigsoverste in de C130-bemanning met boordcommandant J-L. Feuillen, copiloot R. Gijbels, flight engineer M. Claes en loadmaster E. Strauven. Commandant N. Minguet van de sectie PR van de Luchtmacht vergezelde ons. Hij had mij gevraagd er voor te zorgen dat alle bemanningsleden hun uitgangsuniform (service dress) zouden meenemen om op zondag de feestelijkheden bij te wonen.
Zaterdagvoormiddag vertrokken we met de CH-05 uit Melsbroek naar Florennes. Daar stapten een tachtigtal de leerlingen van de School voor Onderofficieren van Dinant in en rond de middag stapten zij uit op het vliegveld van Le Havre-Octeville. Wij moesten nog een tweede rotatie uitvoeren om vanuit Melsbroek ook de muziekkapel van de Luchtmacht over te brengen naar Normandië.

Bij het uitstappen werden wij verwelkomd door mevrouw Hélène Laurent-Vispoel, een Vlaamse afkomstig uit Laarne, en voorzitster van de Amicale Franco-Belge, mede verantwoordelijk voor het herdenkingsfeest. Als jonge verpleegster was zij naar Frankrijk gekomen om te werken en Frans te leren, maar werd verliefd op een dokter-weduwnaar waarmee ze trouwde en zij woont in Etretat, een van de mooiste plaatsen van de Franse Kust, op enkel kilometers van Le Havre. Enkele jaren later werd zij zelf weduwe.

Zij vroeg mij of zij en vier van haar medewerkers met ons mee konden vliegen heen en terug naar België. Omdat enkel de minister van landsverdediging de toelating kan geven om burgers toe te laten aan boord van een militair vliegtuig belde ik kolonel M. Mandl, kabinetchef van minister G. Coëme. Na een kwartier kreeg ik de toelating om het gezelschap aan boord te nemen richting Melsbroek. Na een uur vliegen landden wij op Melsbroek. In afwachting van de terugvlucht, verbleef het Franse gezelschap aan de bar van de militaire luchthaven en probeerde al de Belgische bieren die daar toen te verkrijgen waren!

Nadat de leden van de muziekkapel van de Luchtmacht en onze Franse gasten waren ingestapt ging het terug richting Le Havre-Octeville. Vooraleer te landen vloog J-L. Feuillen, die in die tijd ook instructeur en demonstratie-piloot C-130 was, nog eens op zeer lage hoogte langs de controletoren om na enkele stevige bochten veilig te landen. Terwijl onze passagiers op adem kwamen landde commandant Erwin de Decker uit Kleine-Brogel met een F-16.

's Avonds was de bemanning uitgenodigd voor de receptie en diner op het fregat "Westdiep" dat in de haven van Le Havre lag. Terug in ons hotel benadrukte N. Minguet dat mevrouw Laurent het op prijs zou stellen indien onze bemanning zich bij de hulde aan het monument van koning Albert I zou opstellen naast de personaliteiten. Om er de en France pour y apprendre le français. Elle tomba amoureuse d'un docteur devenu veuf avec lequel elle se maria et habita Etretat, un des plus beaux endroits de la côte française à quelques kilomètres du Havre. Quelques années plus tard, elle devint veuve à son tour.

Elle demanda si elle et quatre de ses collabolateurs pouvaient accompagner l'avion lors de son aller-retour vers Melsbroek. Comme seul le Ministre de la Défense peut donner l'autorisation à des civils de monter à bord d'un appareil militaire, l'auteur téléphona au colonel M. Mandl, chef de cabinet du ministre G. Coeme. Un quart d'heure plus tard la réponse positive fut accordée de prendre à bord les invités en direction de Melsbroek. Lors de l'escale, en attendant le vol retour, ils eurent l'occasion de goûter toutes les bières belges présentes au bar de l'aérogare militaire ce temps là!

Après l'embarquement de la musique militaire et des invités, l'avion repris la direction du Havre-Octeville. Avant l'atterrissage, J-L Feuillen, ancien moniteur et pilote-démonstrateur du C-130 fit quelques passes à très basse altitude devant la tour de contrôle et quelques virages serrés avant d'atterrir. A la sortie, les passagers reprenant leur souffle virent atterrir un F-16 de Kleine-Brogel piloté

par le commandant Erwin De Decker.
Le soir, l'équipage était invité pour la réception et le diner à bord de la frégate "Westdiep" qui était amarrée dans le port du Havre. Lors du retour à l'hôtel, N. Minguet fit remarquer

volgende morgen goed uit te zien gingen wij vrij vroeg slapen.
Op zondagmorgen landde de Falcon-20 CM-02 op Octeville (boordcommandant A. Antheunis) met de vertegenwoordiger van de Belgische regering, minister van Pensioenen A. Van der Biest. Om elf uur stond onze bemanning klaar aan het monument van koning Albert om naast de autoriteiten het defilé van Franse en Belgische troepen te aanschouwen.
In de namiddag nam de bemanning plaats tussen 70.000 badgasten op het zonnige strand om de vliegmeeting te bewonderen. De vliegdemonstraties moesten enkele kilometers van het strand boven zee gebeuren. Dit was het gevolg van de ramp op de Amerikaanse basis van Ramstein een week voordien op 28 augustus. Daar botsten vliegtuigen van de Frecce Tricolori op elkaar; er waren 70 doden en honderden gekwetsten in het publiek. Toch genoten wij tenvolle van de F-16 show door demo-piloot E. De Decker!
's Avonds namen wij nog deel aan "la fête populaire" in het gezelschap van mevrouw Hélène Laurent en enkele leden van de "Amicale Franco-Belge du Littoral Normand". Ook minister A. Van der Biest was van de partij, maar nog dezelfde avond bracht de Falcon-20 hem terug naar Melsbroek. Wij bleven nog een tijdje verbroederen. Mevrouw H. Laurent nodigde ons uit om naar het mooie Etretat te komen en enkele dagen in haar villa te verblijven.
Op maandag 5 september brachten wij in twee rotaties de Belgische deelnemers aan de herdenkingsplechtigheid naar Melsbroek. Wij hadden in Sainte-Adresse vrienden gemaakt en uitnodigingen gekregen om er terug te gaan naar Normandië. Met mijn vrouw en kinderen ben ik nog vele keren teruggeweest op vakantie. We werden kenners van Normandië en bevriend voor het leven met mevrouw H. Laurent. Wegens haar hoge leeftijd woont zij reeds enkele jaren op een appartement in de grote vissershaven

Fécamp.
Om de herinnering aan de Belgen gedurende de Grote Oorlog in Normandië, Fécamp en Sainte-Adresse levendig te houden werd zij in 1991 Chevalier de l'Ordre Nationale de Mérite van Frankrijk en in 1992 Chevalier de l'Ordre de la Couronne van België.

que madame Laurent aimerait que l'équipage soit aligné à côté des autorités lors de l'hommage au monument du roi Albert I. Afin d'y paraitre en bonne forme l'équipage alla dormir tôt.
Le dimanche matin, le Falcon-20 CM-02 atterrit à Octeville (commandant de bord A. Antheunis) avec le représentant du Gouvernement belge A. Vander Biest, ministre des Pensions. A 11 heure, l'équipage était prêt au monument Albert pour saluer à côté des autorités le défilé des troupes françaises et belges.

L'après-midi, l'équipage prit place parmi 70.000 amoureux de la plage pour admirer au cours d'une après-midi ensoleillée le meeting aérien. Le meeting devait se produire à quelques distances de la plage au dessus de la mer. Ceci était la conséquence du crash de Ramstein une semaine plus tôt le 28 août. C'est là que des avions des Frecce-tricolori s'écrasèrent et qu'il y eut 70 morts et des centaines de blessés dans le public. Nous nous amusions quandmême en admirant la démonstration F-16 par E. De Decker.
Le soir l'équipage a encore été invité à participer à la fête populaire en compagnie de madame Hélène Laurent accompagnée de quelques membres de l'Amicale Franco-Belge du Littoral Normand. Le ministre A. Van der Biest s'est également joint aux festivités avant de rentrer le soir même à Melsbroek avec le Falcon-20. Nous y restions encore quelques temps à fraterniser. Mme H. Laurent invita tous les membres de l'équipage à admirer le magnifique site d'Etretat et nous proposa de venir passer quelques jours dans sa villa. Le lundi 5 septembre, en deux rotations le CH-05 ramena à Melsbroek les participants belges de la commémoration.
Nous nous sommes faits des amis à Sainte-Adresse et avons reçu des invitations pour revenir en Normandie. C'est ainsi qu'avec ma femme et mes enfants, j'y suis retourné plusieurs fois en vacances. Nous sommes devenus des connaisseurs de la Normandie et des amis pour la vie de madame H. Laurent.
Etant donné son âge avancé, elle habite maintenant un appartement dans le grand port de pêche de Fécamp. En souvenir de sa participation aux devoirs de mémoire de la Grande Guerre à Fécamp et Sainte-Adresse, elle a été faite, en 1991, Chevalier de l'Ordre National du Mérite de la France et en 1992 elle fut décorée Chevalier de l'Ordre de la Couronne de la Belgique.

"The Atlas story" (13)

Door Mike Arren

Augustus 2014
– Begin augustus nam de Armée de l'Air een derde A400M in gebruik: De MSN10 op Base Aérienne 123 van Orléans-Bricy. Dit toestel blijkt betere prestaties te leveren dan de twee die vorig jaar werden geleverd. De MSN10 kan de contractueel vastgelegde vlieghoogte van 39.400 voet (12.000 meter) bereiken en kan in de cargoruimte twee paletten meer meenemen.
– Op 10 augustus heeft de eerste A400M Atlas voor de Royal Air Force, de MSN15, zijn eerste taxi-tests uitgevoerd in Sevilla. MSN15 is de eerste van 22 toestellen die door Groot-Brittannië besteld werden. De A400M Atlas zal op Brize Norton in Oxfordshire zijn thuisbasis hebben. Normaal gezien worden de eerste vier toestellen voor de RAF dit jaar nog geleverd, en zal de laatste Atlas in 2018 geleverd worden.
De RAF wordt de derde gebruiker van de Atlas na de Armée de l'Air en de Türk Hava Kuvvetleri (THK). De Luftwaffe volgt op korte afstand en verwacht volgens Airbus Defence and Space zijn eerste Atlas in november.
Op 30 augustus heeft de MSN15 dan zijn eerste vlucht gedaan. Het toestel bestuurd door de Britse testpiloot Ed Strongman, steeg op vanaf Sevilla te 14u25 en landde na een vlucht van 5 uur en 5 minuten terug te Sevilla.
– Op 28 augustus heeft de A400M tijdens tests inzake bijtanken van andere vliegtuigen in vlucht met succes een Boeing F/A-18 Hornet van de Ejercito Del Aire bijgetankt. Er werden in totaal 5 vluchten uitgevoerd waarbij er eerst 33 "droge" contacten werden uitgevoerd, om nadien tijdens

Par Mike Arren

Août 2014
– Début août l'Armée de l'air a réceptionné un troisième A400M: le MSN10 sur la Base Aérienne 123 de Orléans-Bricy. Cet appareil semble avoir de meilleures performances que les deux A400M livrés l'an dernier. Le MSN10 peut atteindre la hauteur de vol contractuelle de 39.400 pieds (12.000 mètres) et peut transporter deux palettes de plus dans l'espace de chargement.
–Le 10 août, le premier Atlas A400M pour la Royal Air Force, le MSN15, a effectué ses premiers essais de roulage à Séville. Le MSN15 est le premier des 22 avions qui ont été commandés par la Grande-Bretagne. Le A400M Atlas sera basé à Brize Norton dans l'Oxfordshire . Normalement, les quatre premiers avions pour la RAF seront livrés cette année et le dernier Atlas sera livré en 2018.

La RAF est le troisième utilisateur de l'Atlas après l'Armée de l'air et le Kuvvetleri de Hava Türk (THK). La Luftwaffe suit à une courte distance et devrait selon Airbus Defence and Space recevoir son premier Atlas en novembre.
Le 30 août la MSN15 a fait son premier vol. L'avion, piloté par le pilote d'essai Britannique Ed Strongman, a décollé de Séville à 14h25 et a atterri à Séville après un vol de 5 heures et 5 minutes.
– Le 28 août l'A400M, lors des essais de ravitaillement en vol avec d'autres aéronefs, a ravitaillé avec succès un Boeing F/A-18 Hornet de l'Ejercito Del Aire. Il y a eu un total de 5 vols, avec 33 premiers contacts «secs» puis par la suite 35 contacts «mouillés» avec un total de 18,6

35 “natte” contacten in totaal 18,6 ton brandstof over te pompen naar de F/A-18.
De Atlas heeft een standaard brandstofcapaciteit van 50,8 ton, en heeft in zijn standaard configuratie voorzieningen om als tanker te kunnen worden ingezet. Als men extra brandstoftanks in de cargoruimte installeert, heeft men verder alleen de optionele ‘air-to-air refuelling kit’ nodig om de Atlas als tanker in te zetten.

September 2014
– Op 23 september maakt Airbus Defence and Space bekend dat de eindassemblage van de eerste A400M voor de Royal Malaysian Air Force in Sevilla vlot verloopt. Alle volledig uitgeruste primaire onderdelen waaronder de vleugels, staartsectie, cockpit, romp en landingsgestel werden samengevoegd, en zijn spoedig klaar voor grondtests.
Dit vliegtuig zal in het eerste kwartaal van 2015 geleverd worden, en eventueel deelnemen aan de tweejaarlijkse Langkawi International Maritime & Aerospace Exhibition van 17 tot 21 maart. Later in 2015 zullen nog twee A400M’s volgen, en het vierde en laatste toestel voor de RMAF wordt in 2016 verwacht.
– Op 28 september heeft de eerste A400M voor de Luftwaffe, de MSN 18 de motoren laten draaien voor de eindassemblagelijn van Airbus Defence and Space in Sevilla. De vier TP400-D6 motoren geven de A400M bijna

acht keer zoveel vermogen als de twee motoren van de C-160. De A400M zal in de Luftwaffe de C-160 Transall vervangen.
– Eveneens op 28 september maakt de Duitse minister van Defensie Ursula von der Leyen bekend dat Duitsland van plan is om bijkomende transportvliegtuigen te leasen, tonnes de carburant transféré au F/A-18.
L’Atlas a une capacité standard de 50,8 tonnes de carburant et a dans sa configuration standard une capacité d’ être utilisé comme tanker. Si l’on installe des réservoirs de carburant supplémentaires dans l’espace de chargement, il suffit d’installer le kit «ravitaillement air-air» pour le configurer comme ravitailleur en vol.

Septembre 2014
– Le 23 septembre, Airbus Defence and Space a fait connaître que l’assemblage final à Séville du premier l’A400M de la Royal Malaysian Air Force se déroule sans problèmes. Toutes les parties principales sont entièrement équipées, y compris les ailes, la queue, le cockpit, le fuselage et le train d’atterrissage qui ont été assemblés et sont bientôt prêts pour les essais au sol. Cet avion sera livré au courant du premier trimestre de 2015 et participera éventuellement à la biennale International Maritime & Aerospace Exhibition de Langkawdu du 17 au 21 mars. Plus tard en 2015 deux A400M suivront, et le

quatrième et dernier appareil pour la RMAF sont prévus en 2016.
– Le 28 septembre, le A400M MSN18 pour la Luftwaffe, a fait tourner ses moteurs sur la ligne de fin d’assemblage de Airbus Defence and Space à Séville. Les quatre moteurs TP400-D6 équipant l’A400M ont presque huit fois plus de puissance que les deux moteurs d’un C-160. L’A400M remplacera les C-160 Transall dans la Luftwaffe.
– Aussi le 28 septembre, le ministre de la défense allemand Ursula von der Leyen a annoncé que l’Allemagne envisage de louer des avions de transport supplémentaires dans l’attente de la livraison des A400M qui remplaceront progressivement la flotte de C-160 Transall.

Octobre 2014
– Le 6 octobre l’A400M a testé avec succès le largage simultané de plusieurs conteneurs plus petits, souvent utilisés lors de missions militaires et humanitaires. Durant ces essais à Cazaux (France) l’appareil a largué 24 conteneurs d’une tonne en un seul passage en utilisant le système de Container Delivery System (CDS). Les conteneurs, qui sont placés sur deux rangées, sont largués par gravité. Ces tests ont démontré la capacité

zodat in afwachting van de levering van de A400M de vloot van C-160 Transalls geleidelijk uit de dienst kan genomen worden.

Oktober 2014
– Op 6 oktober heeft de A400M met succes zijn testen voor het gelijktijdig droppen van meerdere kleinere containers, dikwijls gebruikt tijdens militaire en humanitaire opdrachten, met succes volbracht. Tijdens deze tests te Cazaux (Frankrijk) heeft het toestel 24 containers van een ton in een enkele passage gedropt door het toepassen van het Container Delivery System (CDS). De containers, die in twee rijen opgesteld zijn, worden hierbij door middel van de zwaartekracht gedropt. Deze tests demonstreren de maximum capaciteit van de A400M voor dit type van container en is een belangrijke contractuele vereiste voor de A400M.

– Op 10 oktober werd de eerste A400M voor de Luftwaffe in mat donkergrijze kleur geschilderd en werd deze tevens voorzien van Luftwaffe-cocardes en van Luftwaffe-nummer 54+01. Deze tint vermindert de zichtbaarheid van het vliegtuig in vlucht, en de verf – waarvan 500 kg werd gebruikt (genoeg om 100 gezinswagens te schilderen) – is een milieuvriendelijke chroomvrije coating van hoge en stevige capaciteit en met lage vluchtigheid die het vliegtuig moeilijker waarneembaar voor radar maakt.
– Op 12 oktober heeft de eerste A400M voor de Luftwaffe zijn eerste taxi-tests uitgevoerd, waarbij het vliegtuig voor de eerste maal op eigen kracht – geproduceerd door zijn vier TP400-D6 motoren die door EPI-lid MTU Aero Engines in München werden geassembleerd – rondgetaxied op de tarmac van Airbus Defence and Space in Sevilla.
Tijdens deze tests taxiede het vliegtuig zowel vooruit als achteruit, en heeft het een serie van korte bochten uitgevoerd. Vooraleer de eerste vlucht zal worden uitgevoerd zal de snelheid tijdens de tests progressief worden opgedreven.
– Op 14 oktober heeft deze MSN18 van de Luftwaffe zijn eerste vlucht uitgevoerd van op Sevilla; de vlucht duurde vijf uur. Dit vliegtuig is het eerste van 53 toestellen die door Duitsland werden besteld (maar waarvan slechts 40 toestellen in gebruik zullen worden genomen).
– Op 23 oktober heeft de tweede Atlas voor de RAF zijn eerste vlucht gemaakt vanaf Sevilla. In de loop van de komende dagen zal dit vliegtuig in zijn RAF-livrei worden geschilderd, terwijl het zijn geschiktheidstests ondergaat vooraleer het op RAF Brize Norton zal toekomen.
– Op 29 oktober heeft de Türk Hava Kuvvetleri (THK) zijn Atlas ingezet tijdens een zending naar en van Kabul. Eerder stuurde Frankrijk reeds A400Ms naae Afghanistan.

maximale de l’A400M pour ce type de conteneurs et sont une exigence contractuelle importante pour l’A400M.
– Le 10 octobre le premier A400M pour la Luftwaffe a été peint en gris foncé mat, a reçu les cocardes de la Luftwaffe et l’ immatriculation 54+01 de la Luftwaffe. Cette peinture réduit la visibilité de l’avion en vol -dont 500 kg ont été utilisé (assez pour peindre 100 voitures familiales) – est un revêtement écologique sans chrome, solide, de haute capacité et de faible volatilité, et qui rend l’avion difficilement détectable par radar.
– Le 12 octobre, le premier A400M de la Luftwaffe a effectué son premier taxi test, propulsé par ses quatre moteurs TP400-D6 – produits par EPI-membre de MTU Aero Engines et assemblés à Munich - et a tourné en rond sur le tarmac de Airbus Defence and Space à Séville.
Durant ces essais, l’avion a roulé aussi bien en avant et en arrière, et il a effectué une série de virages courts. Avant son premier vol, la vitesse sera augmentée progressivement pendant les essais.
– Le 14 octobre, le MSN18 de la Luftwaffe a effectué son premier vol à Séville; le vol a duré cinq heures. Cet avion est le premier de 53 avions qui ont été commandés par l’Allemagne (mais dont seuls 40 seront mis en service).
– Le 23 octobre, le deuxième Atlas pour la RAF a effectué son premier vol à Séville. Dans les jours qui suivront il sera peint dans la livrée de la RAF en même temps qu’il subira les tests d’ acceptance avant d’arriver sur la base de la RAF à Brize Norton.
– Le 29 octobre, la Türk Hava Kuvvetleri (THK) a utilisé son Atlas vers et à partir de Kaboul en Afghanistan. La France avait précédemment déployé un A400M dans cette zone de conflit.

15 Wing 2014

Door Axel Vermeesch

Voor het eerst een A400M Atlas in de 15 Wing
Een Franse A400M landde op 12 augustus in Melsbroek Het Europese luchttansportcommando EATC schakelde het toestel in om Belgisch en Frans materieel vanuit Canada te vervoeren. De aankomst van de A400M 'Atlas' is een sterk symbool van de versmelting van Europese luchtvaartmiddelen.
Het Franse toestel vertrok vanuit Orléans. In één missie legde het ongeveer 20.000 kilometer af langs Keulen (Duitsland), Shannon (Ierland), Washington (VSA), Calgary

en Québec (Canada), om te eindigen in Melsbroek. Het EATC is de gemeenschappelijke noemer waaronder de deelnemende landen (Duitsland, België, Spanje, Frankrijk en Nederland) hun luchtmiddelen delen, om ze te rentabiliseren en zo de transportkosten te verminderen. De aankomst van de Franse A400M in Melsbroek was meteen ook het startschot van de nieuwe luchtvaartprocedures voor dit nieuwe tactische transporttoestel. België heeft zijn bestelde A400M's (zeven plus één voor Luxemburg) nog niet ontvangen, maar wanneer het eerste toestel eind 2018 aankomt, zal het grondpersoneel gevormd en operationeel zijn. De 'Atlassen' van het EATC zullen ook zorgen voor een grotere werklast. Het personeel van Brussels Military Airport (BRUMIL) begint dus ruim op tijd de nieuwe procedures in te studeren voor de eigen toestellen aankomen.

C-130 naar Irak
De soennitische terreurorganisatie Islamic State of Irak and Syria (ISIS), ook kortweg Islamic State (IS) genoemd, veroverde op korte tijd een gebied in Syrië en Irak, zo groot als Groot-Brittannië met zes miljoen inwoners. De IS-terroristen handelen vanuit de waanidee dat leden van andere religies moeten worden uitgeroeid. Een paar miljoen mensen uit Irak en Syrië zijn op de vlucht voor de IS-terreur. Begin augustus heeft de IS duizenden jezidi's op de Sinjarberg in het Iraakse Koerdistan uitgehongerd. Het jezidisme is de oudste monotheïstische godsdienst

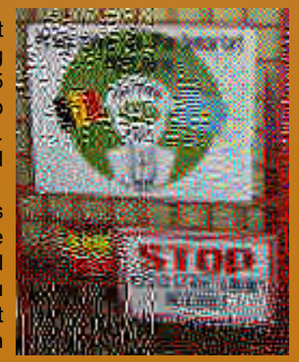
Par Axel Vermeesch

Pour la première fois, un A400M Atlas au 15 Wing
Un A400M français a atterri à Melsbroek le 12 août. Le commandement du transport aérien européen EATC a fait appel à cet avion pour transporter du matériel belge et français depuis le Canada. L'arrivée de l'A400M Atlas constitue un symbole fort de la mise en commun des moyens de transport aériens européens.
L'avion français est parti d'Orléans. En une mission il a effectué quelques 20.000 kilomètres via Cologne, Shannon, Washington DC, Calgary et Québec pour terminer à Melsbroek. L'EATC est le nom donné à l'agence par laquelle les pays participants (Allemagne, Belgique, Espagne, France et les Pays-Bas) partagent leurs moyens de transport aérien pour les rentabiliser et diminuer, ce faisant, les frais de transport.
L'arrivée de l'A400M français à Melsbroek constitue en même temps le coup de départ des nouvelles procédures aéronautiques nécessaires pour ce nouvel avion de transport tactique. La Belgique n'a pas encore reçu les A400M qu'elle a commandés (sept plus un pour le Luxembourg), mais quand le premier avion sera réceptionné en 2018, le personnel au sol sera formé et opérationnel. Les Atlas de l'EATC vont aussi entraîner une charge de travail plus importante. Le personnel de Brussels Military Airport (BRUMIL) commence donc bien à temps à étudier et à mettre en œuvre les nouvelles procédures avant l'arrivée de nos propres avions.

C-130 vers l'Irak
L'organisation terroriste sunnite État islamique en Irak et au Levant (EIIL), aussi appelée Etat Islamique (EI), a conquis, en très peu de temps, un territoire en Syrie et en Irak d'une superficie équivalente à la Grande-Bretagne et qui compte six millions d'habitants. Les terroristes de l'EI agissent selon l'idéologie suivant laquelle les membres des autres religions doivent être exterminés. Devant la terreur de l'EI, quelques deux millions de personnes ont fui l'Irak et la Syrie. Début août, l'EI a affamé quelques milliers de Yézidis sur les monts Sinjar au Kurdistan irakien. Le

die ontstond 4.700 jaar voor JC in Mesopotanië. Deze misdaad schudde de VSA en de EU wakker; eindelijk zou gepoogd worden het IS te stoppen!
Nadat op vrijdag 22 augustus de C-130 om diplomatieke reden niet naar Erbil kon vertrekken, vertrok de Hercules CH-07 (boordcommandant T. Deberdt) op woensdag 27 augustus toch over Turkije direct naar de hoofdstad van de autonome regio Koerdistan. Irak eistte eerst een tussenlanding in Bagdad, maar het overvliegen van Irak werd door Defensie als een nodeloos risico gezien.
Aan boord 13 ton hulpgoederen, vooral voedsel en medicijnen, ingezameld door Caritas International in vele Belgische parochies. Het vliegtuig vloog op 27 augustus naar Burgas in Bulgarije, 's anderendaags naar Erbil en terug naar Burgas voor overnachting, en landde op vrijdag 29 augustus terug op Melsbroek.
De hulpgoederen werden in België ingezameld door de christelijke gemeenschappen en ter plaatse overgedragen aan de verantwoordelijken van Caritas. "Zij nemen niet alleen de hulpgoederen in ontvangst, maar zullen ze ook rechtstreeks verdelen, daar waar de nood het hoogst is". Volgens copiloot S. Van der Vorst verliep de opdracht vlot zonder enig probleem. Dit was de eerste humanitaire zending door de een C-130 van de 15 Wing sedert lang.

Terug naar Congo: Airdet Kindu
Eind augustus wordt een Belgisch C130-detachement voor een maand ontplooid naar Kinshasa en Bujumbura voor logistieke steun en medische evacuatie voor een grote oefening in het oosten van Congo. Deze oefening kadert in het "Programme de Parternariat Militaire" (PPM) en is de bekroning bij het einde van de opleiding van een nieuw Congolees bataljon door Belgische militairen in Kindu.Ook Belgische para's van de Lichte Brigade nemen deel aan de oefening.
De C-130 CH-03 (boordcommandant J. Herman) vertrekt op zaterdag 30 augustus en een CH-05 (boordcommandant K. Matton) op zondag 31 augustus naar Kinshasa. De inzet van de C-130's zal een maand duren en verlopen in drie fazen.
In faze 1 brengt een Airbus 157 para's uit België naar Kinshasa terwijl de twee C-130's, personeel en materiaal van Kinshasa en Kananga naar Kindu overvliegen. Gedurende faze 2 wordt de C-130 CH-05 gestationneerd in



yézidisme est la plus ancienne religion monothéiste apparue en Mésopotamie 4.700 ans avant JC. Cette atrocité a secoué les USA et l'UE qui se sont enfin réveillés et tenteront d'arrêter l'EI!
Après ne pas avoir pu décoller vers Erbil le 22 août pour raisons diplomatiques, l'Hercule CH-07 (commandant de bord T. Deberdt) est parti le mercredi 27 août via la Turquie pour voler directement vers la capitale de la région autonome du Kurdistan. L'Irak exigeait une escale préalable à Bagad, mais le survol de l'Irak a été jugé par la Défense comme une prise de risque inutile.
A bord, 13 tonnes de secours, surtout de la nourriture et des médicaments rassemblés par Caritas International dans beaucoup de paroisses belges. L'avion a décollé le 27 août vers Burgas en Bulgarie, le lendemain vers Erbil et retour vers Burgas pour une escale de nuit et il était de retour à Melsbroek le vendredi 29 août. Selon le copilote S. Van der Vorst, la mission s'est déroulée sans aucun problème. C'était la première mission humanitaire par un C-130 du 15 Wing depuis longtemps.

De retour au Congo: Airdet Kindu
Fin août, un détachement C-130 est déployé pour un mois en Afrique en support à un grand exercice à l'est du Congo. Cet exercice cadre dans le «Programme de

Partenariat Militaire» (PPM) et constitue le couronnement de la formation à Kindu d'un nouveau bataillon congolais par les militaires belges. Des paras belges de la Brigade Légère participaient aussi à cet exercice.
Le C-130 CH-03 (commandant de bord J. Herman) décolle le samedi 30 août vers Kinshasa et le CH-05 (commandant de bord K. Matton) le dimanche 31 août. L'engagement des C-130 durera un mois et se déroulera en trois phases.
Dans la phase 1, un Airbus amène 157 paras de Belgique vers Kinshasa alors que deux C-130 acheminent du personnel et du matériel de Kinshasa et Kananga vers Kindu. Durant la phase 2, le C-130 CH-05 est stationné à Bujumbura en vue d'une éventuelle évacuation médicale. Dans la dernière phase, deux C-130 assurent le redéploiement vers Kananga et

Om al het materieel van de Luchtcomponent uit Kandahar en dat van de Landcomponent (genie) uit Mazar-e-Sharif terug te halen vloog de An-124 acht keer naar de Turkse havenstad Trabzon aan de Zwarte Zee. Van daar werd het materieel per schip naar Zeebrugge gebracht. Een maal bracht de An-124 materiaal naar Melsbroek.
Tussen 3 oktober en 10 november brachten acht C-130's personeel en materieel terug uit Kandahar. Op 27 oktober bracht de Airbus A-321 het het laatste personeel uit Kandahar en personeel uit Mazar-e-Sharif naar Melsbroek.

Naar Jordanië

Op vraag van de VSA beslitte de ontslagnemende regering op 19 september deel te nemen aan de strijd tegen de Islamic State (IS). Ook de onderhandelaars van de coalitie die de nieuwe regering vormden gaven hun akkoord. Enkele uren voor de Kamer op vrijdag 26 september ook zijn fiat gaf voor de inzet van F-16's boven Irak, vertrok een Embraer met de "advanced party" naar Jordanië. Dezelfde dag vlogen zes F-16's begeleid door een C-130 van Florennes naar Araxos in Griekenland. Vandaar vertrokken zij 's anderendaags naar de basis van Azraq in Jordanië van waaruit de F-16's zullen opereren.
Voor het einde van de maand september nog zes C-130-vluchten en een vlucht A321 uitgevoerd om het meest nodige personeel, materieel en munitie ter plaatse te brengen.
Vanaf 5 oktober nemen de Belgische F-16's deel aan de luchtoorlog tegen de IS die door de Amerikanen reeds was ingezet op 8 augustus. Ook op 5 oktober bracht de Falcon-900 de generaals G. Van Caelenberge en C. Van de Voorde, respectievelijk chef Defensie en commandant Luchtcomponent naar Azraq. Zij waren vergezeld van een delegatie van het kabinet van de minister van Defensie.
In oktober voerde de Airbus A321 nog drie opdrachten naar Jordanië uit en brachten acht C-130's nog meer materieel over. Twee vluchten met de An-124 waren nodig om de containers van de "Field Accomodation Unit" (FAU) over te vliegen. Eind oktober was het Belgisch F-16 detachement op volle sterkte en volledig operationeel. De nieuwe regering besliste de dat deelname aan de internationale coalitie tegen IS zou duren tot het eind van het jaar.

C-130 in Benin

Van 6 tot 7 oktober werd de C-130 CH-01met twee bemanningen (boordcommandanten B. Erens en J. Herman) ter beschikking gesteld van het Beninse leger.

un Embraer décollait avec l'«advanced party» vers la Jordanie. Le même jour six F-16 accompagnés par un C-130 décollaient de Florennes vers Araxos en Grèce. De là, ils ont décollé le lendemain vers la base de Azraq en Jordanie d'où les F-16 vont opérer.
Avant la fin du mois de septembre six vols C-130 et un vol A321 seront encore effectués pour acheminer le personnel, le matériel et les munitions les plus nécessaires.
Depuis le 5 octobre les F-16 belges participent à la guerre aérienne contre l'EI que les Américains avaient déjà initiée le 8 août. Le 5 octobre, le Falcon-900 transportait les généraux G. Van Caelenberge et C. Van de Voorde, respectivement Chef de la Défense et Commandant de la Composante Air vers Azraq. Ils étaient accompagnés par une délégation du cabinet du ministre de la Défense.
En octobre, l'Airbus A321 a encore effectué trois missions vers la Jordanie et huit C-130 ont acheminé plus de matériel. Deux vols d'An-124 ont encore été nécessaires pour acheminer les containers de la Field Accommodation Unit (FAU). Fin octobre, le détachement F-16 belge était au complet et entièrement opérationnel. Le nouveau

gouvernent a décidé que la participation à la coalition internationale contre l'EI se maintiendra jusqu'à la fin de l'année.

C-130 au Bénin

Du 6 au 7 octobre, le C-130 CH01 avec deux équipages (commandants de bord B. Erens et J. Herman) a été mis à la disposition du l'Armée du Bénin. 24 militaires belges sont arrivés le lundi 6 octobre à Cotonou, la capitale économique du Bénin. Dans la ville voisine de Kana, ils ont formé des parachutistes de l'Armée béninoise pendant une semaine.
Le détachement belge consiste en sept membres d'équipage C-130, un team d'intervention technique et dix-sept instructeurs-saut du Centre d'Entrainement de Parachutistes. A partir du 8 octobre, pendant une journée et demie, ils ont parcouru la formation de base des parachutistes avec une centaine de parachutistes béninois. A partir du 9 octobre, les Béninois commençaient leurs sauts de rafraichissement sous la supervision des instructeurs belges. La collaboration entre la Belgique et le Bénin date des années septante, mais un accord officiel de collaboration n'a été signé qu'en 1999.

24 Belgische militairen kwamen op maandag 6 oktober aan in Cotonou, de economische hoofdstad van Benin. In de naburige stad Kana leidden ze gedurende een week parachutisten van het Beninse leger op.
Het Belgische detachement bestaat uit zeven C-130-bemanningsleden, een technisch interventieteam en zeventien spronginstructeurs, van het Trainingscentrum voor Parachutisten. Met een honderdtal Beninse parachutisten hebben zij vanaf 8 oktober gedurende anderhalve dag lang de basisopleiding van een parachutist doorlopen. Vanaf 9 oktober beginnen de Beniners onder begeleiding van de Belgische instructeurs aan hun heropfrissingssprongen. De samenwerking tussen België en Benin dateert van de jaren zeventig, maar een officieel samenwerkingsakkoord kwam er pas in 1999;

C-130 via Burundi naar het Franse eiland Mayotte

Van maandag 27 oktober tot 4 november vliegt de C-130 CH-01 (boordcommandant D. Gysen) naar Mayotte (Dzaoudzi) in de Indische Oceaan, waar het Belgische fregat Leopold I wacht op bevoorrading op terugweg naar België. Het fregat Leopold I, met een bemanning van 170 personen, was op 20 augustus uit Zeebrugge vertrokken naar de Golf van Aden als onderdeel van de EU Naval Force in de operatie Atalanta. Deze operatie werd gestart in december 2008 om de piraterij voor de Somalische kusten te stoppen.
Via Eindhoven en Palma de Mallorca vliegt de CH-01 via West-Afrika (Abuja en Cotonou) over Midden-Afrika naar Oost-Afrika. Op 29 oktober zet de bemanning drie technici en een nieuwe radardome af in Bujumbura om de CH-05 te herstellen die daar sedert een 21 september aan de grond staat.
's Anderendaags, na vijf uur vliegen, landt de Hercules op het piepkleine eiland Mayotte. Na een dagje rust gaat het op 1 november via Kisangani naar Kindu in Congo. Na een nacht in Kindu, wordt de terugreis aangevat via Kinshasa, Cotonou en Palma de Mallorca. Na zeven dagen en vijftig uren vliegen, landt een vermoeide maar tevreden bemanning terug op Melsbroek na alweer een Afrikaans avontuur.

De minister van Defensie bezoekt "Operatie Desert Falcon" (ODF)

Op vrijdag 31 oktober vliegt de nieuwe minister van Defensie Steven Vandeput voor het eerst met de 15 Wing. De Falcon-900 brengt hem naar de basis van Azraq voor een bezoek aan het F-16 detachement dat daar gestationeerd is en deel neemt aan de strijd tegen IS.
De minister is vergezeld van kabinetspersoneel en generaal G. Van Caelenberge, chef Defensie en generaal C. Van de Voorde, commandant van de Luchtcomponent.
Na een overnachting in de Jordaanse hoofdstad Amman, brengt de Falcon op 1 november het tienkoppig gezelschap terug naar Melsbroek. Minister S. Vandeput zegt bij zijn terugkeer dat de ODF, de inzet Belgische F-16's tegen IS (ook ISIS/ISL/DAESH genoemd), ook nog na 31 december noodzakelijk zal zijn. Half november beslist de regering dat de Belgische F-16's nog tot half 2015 deel zullen uitmaken de coalitie tegen IS in Irak.

C-130 via le Burundi vers l'île française de Mayotte

Du lundi 27 octobre au 4 novembre le C-130 CH-01 (commandant de bord D. Gysen) s'envole vers Mayotte (Dzaoudzi) dans l'Océan Indien, où la frégate belge Léopold I attend son réapprovisionnement sur son trajet de retour vers la Belgique. La frégate Léopold I, avec un équipage de 170 personnes, est partie le 20 août de Zeebrugge vers le Golfe d'Aden comme composante de l'EU Naval Force dans l'opération Atalanta. Cette opération a débuté en décembre 2008 pour arrêter la piraterie devant les côtes somaliennes.
Le C-130 CH-01 vole via Eindhoven et Palma de Majorque via l'Afrique de l'occidentale (Abuja en Cotonou) survolant l'Afrique centrale vers l'Afrique orientale. Le 29 octobre, l'équipage dépose trois techniciens et un nouveau dôme

radar à Bujumbura pour dépanner le CH-05 qui est au sol depuis le 21 septembre après avoir été touché par la foudre.
Le lendemain, après cinq heures de vol, l'Hercule atterri sur cette minuscule île de Mayotte. Après un jour de repos, le lundi 1 novembre, la mission se poursuit via Kisangani puis vers Kindu au Congo. Après avoir passé la nuit à Kindu, le vol de retour commence via Kinshasa, Cotonou et Palma de Majorque. Après sept jours et cinquante heures de vol, l'équipage fatigué mais content atterrit à Melsbroek après une nouvelle aventure africaine.

Le ministre de la Défense visite "Opération Desert Falcon" (ODF)

Le vendredi 31 octobre le nouveau ministre de la Défense Steven Vandeput, vole pour la première fois avec le 15 Wing. Le Falcon-900 (commandant de bord J. Put) l'amène vers la base d'Azraq pour une visite au détachement F-16 qui y est déployé et qui participe à la guerre contre l'EI.
Le ministre est accompagné de membres du cabinet, du général G. Van Caelenberge, chef de la Défense et du général C. Van de Voorde, commandant de la Composante Air.
Après avoir passé la nuit à Amman, capitale de la Jordanie, le Falcon ramène le groupe de dix personnes à Melsbroek le 1 novembre. A son retour, le ministre S. Vandeput déclare que l'ODF, l'engagement des F-16 belges contre EI (EII, DAESH), sera encore nécessaire après le 31 décembre. Au mois de novembre, le gouvernement décide que les F-16 belges feront encore parties de la coalition contre l'EI en Irak.

Restore Dakota, summer & autumn 2014