DAKOTA News

65
April-Avril
2015

Milakat (3)

Dots & dashes

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, Mich Mandl
Foto's : Axel Vermeesch, archief Dakotacentrum, Defensie, Carl Hermans
Druk : Boone-Roosens, Lot
Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch
Adres:
15 Wing Luchttransport
Haachtsesteenweg 138
1820 Melsbroek
Tel : (02) 752 46 50
Fax : (02) 752 46 51
e-mail : secretariaat@dAakota15wing.be
Openingsuren: maandag & donderdag, van 14 tot 18U

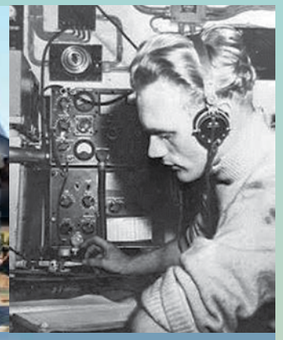
Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" : 15 Euro te storten op rekening nr. IBAN BE11 4381 0641 2148 van de VZW
Website : www.dakota15wing.be
Webmaster : Vic Beliën

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, Mich Mandl
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

IN DIT NUMMER : DANS CE NUMÉRO :



Blz 3	**Editoriaal**
Page 3	**Editorial**
Blz 4	**Inside Dakota**
Page 4	
Blz 7	**Atlas Story (14)**
Page 7	
Blz 11	**Milakat (3)**
Page 11	
Blz 16	**Dots and dashes**
Page 16	
Blz 21	**Dominic Ongwen**
Page 21	
Blz 25	**15 Wing in 2015**
Page 25	**15 Wing en 2015**

Editoriaal

Ik ben uitermate fier om u deze vernieuwde Dakota News 65 voor te stellen. Vanaf nu zullen in onze Dakota News 16 van de 32 pagina's in kleur zijn, en het volledig nummer gedrukt worden op kwaliteitspapier. Hierdoor willen we de mooie kleurenfoto's, die de actuele onderwerpen illustreren, volledig tot hun recht laten komen. Dit vraagt een bijkomende financiële inspanning van onze vereniging, maar dank zij uw steun hebben wij de middelen. Ik hoop dat deze nieuwe formule in de smaak valt. Aarzel niet om uw reacties of opmerkingen aan ons redactieteam over te maken.

Buiten de klassieke rubrieken in dit nummer het derde en laatste deel van MILAKAT, een zeer interessante periode van de DC-3 in de 15 Wing.
Onze redacteur en lay out man André Janssens gunt ons ook, doorheen het verhaal van adjudant-chef vlieger Leon Bergmans, de laatste boordradio van de Belgische Luchtmacht, een nostalgische terugblik op deze verdwenen categorie van vliegend personeel.

Begin van het jaar 2015 werden we opgeschrikt door de terroristische aanslagen in Parijs en de aktie in Verviers. Dit heeft geleid tot een verhoogde waakzaamheid en tot meer politie en militairen in het straatbeeld. De veiligheidsmaatregelen in de militaire kwartieren werden eveneens verhoogd. Dit laatste had spijtige gevolgen voor onze vereniging die gevestigd is in het Kwartier Groenveld van de 15 Wing. Alle groepsbezoeken werden afgelast en individuele bezoekers kregen geen toegang tot het kwartier ... en de VZW Dakota. We verontschuldigen ons bij allen die tevergeefs getracht hebben ons te bezoeken. Ondertussen kunnen we u melden dat groepsbezoeken terug toegestaan worden. Andere bezoekers die naar het Dakota Documentatiecentrum wensen te komen dienen echter voorafgaand een afspraak te maken. De geldende bezoekregels kan u steeds vinden op onze website: www.dakota15wing.be

Ondertussen wordt de laatste hand gelegd aan de restauratie van onze DC-3. Binnen vijf maand, op 24 september 2015, vier en een half jaar na de aankomst te Melsbroek, zullen we de gerestaureerde Dakota inhuldigen tijdens een korte plechtigheid in aanwezigheid van genodigden, sponsors en al onze medewerkers. Daarna zal hij in zijn volle glorie door onze leden en bezoekers kunnen bewonderd worden.

René Hoeben
Voorzitter

Editorial

Je suis extrêmement fier de vous présenter le numéro 65 du Dakota News dans sa nouvelle forme. A partir de maintenant, 16 des 32 pages du Dakota News seront en couleur et le magazine sera imprimé sur papier de qualité. Ceci nous permet dorénavant de mettre en valeur les belles photos en couleur illustrant nos sujets d'actualité. Ce renouvellement requiert un effort financier supplémentaire de la part de notre association mais nous pouvons y faire face grâce à votre soutien. J'espère que cette nouvelle formule vous plaira. N'hésitez pas à transmettre vos réactions ou remarques à notre rédaction.

Hormis les rubriques classiques, vous trouverez dans ce numéro la troisième et dernière partie de MILAKAT, une période fort intéressante du DC-3 au 15 Wing. A travers l'histoire de l'adjudant-chef Leon Bergmans, le dernier radio de bord de la Force Aérienne Belge, notre rédacteur et responsable du lay out André Janssens se penche sur le passé de cette catégorie de personnel naviguant aujourd'hui disparue.

Début 2015 nous fûmes bouleversés par les attentats terroristes perpétrés à Paris et l'action menée à Verviers. Il s'en suivit un niveau d'alerte rehaussé et la présence d'un nombre plus élevé de policiers et militaires dans nos rues. Les mesures de sécurité furent également renforcées dans les quartiers militaires. Ceci eut des conséquences malheureuses pour notre association située dans le Quartier Groenveld du 15 Wing. Toutes les visites de groupes furent annulées et les visiteurs individuels se virent refuser l'accès au quartier... et à l'ASBL Dakota. Nous nous en excusons auprès de ceux qui ont en vain tenté de nous rendre visite. Entretemps nous sommes en mesure de vous annoncer que les visites de groupe sont à nouveau autorisées. Tout autre visiteur souhaitant se rendre au Centre de Documentation Dakota doit préalablement prendre rendez-vous. Vous trouverez le règles des visites sur notre site web: www.dakota15wing.be

Entretemps nous finalisons la restauration de notre DC-3. Dans cinq mois, le 24 septembre 2015 soit quatre ans et demi après son arrivée à Melsbroek, nous inaugurerons le Dakota restauré lors d'une courte cérémonie en présence d'invités, des sponsors et de tous nos collaborateurs. Il pourra ensuite être admiré dans toute sa gloire par nos membres et visiteurs.

René Hoeben
Président

Inside Dakota

Door J. Ackermans en A. Vermeesch

Air Force One & Two

Een schoonmaakmachine van het merk ZAMAN en een Rowenta-stofzuiger werden aangekocht om de lokalen van onze vereniging regelmatig te kuisen. Deze machines zullen bediend worden door onze vrijwilligers Bart Daems, Paul Verhaert en Thiery Ravet. Bart Daems, die reeds een hele tijd zorgt voor de orde en netheid in en rond onze lokalen, doopte de twee nieuw machines "Air Force One en Two".

Het nieuwe jaar 2015 werd goed ingezet

Op maandag 5 januari waren alle effectieve leden bijeen voor een hapje en een tapje. Het was een uitstekende gelegenheid om gezellig te praten over de verwezenlijkingen van het voorbije jaar en de plannen voor 2015.

Erelid Jean-Paul Lippens

JP. Lippens, zaakvoerder van Lippens Paints n.v.en sponsor van de restauratie van onze Dakota werd als erelid van onze vereniging erkend tijdens de AV van 10/04/2012. Op 22 januari kwam hij ons bezoeken en bij die gelegenheid overhandigde onze voorzitter hem het brevet van "Erelid van de VZW Dakota".

Algemene Vergadering 2015

Op maandag 16 februari vond onze jaarlijkse statutaire Algemene Vergadering plaats. In 2014 telden wij 523 betalende leden, een lichte vooruitgang ten opzichte van 2013. Bovendien zijn er 22 leden in 15 Wing die een verminderde bijdrage betalen (5 euro) om een digitale versie van Dakota News te ontvangen.
Er kwamen in 2014 ook drie nieuwe vrijwillige medewerkers bij die door de AV als effectief lid aanvaard werden.
Rekening houdend met twee schrappingen brengt dit het totaal aantal effectieve leden op 37.
Gezien de gezonde financiële toestand, kan het lidgeld op 15 euro behouden worden.
Voornaamste projecten voor 2015: eind juni publicatie van het FATAC-boek "Wij waren erbij", in september inhuldiging van onze gerestaureerde DC-3 Dakota, en in oktober het traditioneel breugeliaans festijn voor onze leden.
De heer Karl Kern, bedrijfsleider van Kern Aviation Services in Chandler Arizona USA, werd aanvaard als erelid. Hij is een belangrijke sponsor van de restauratie van onze DC-3. Hij schonk ons de meeste metalen onderdelen voor de bekleding van beide motoren alsook een reeks cockpitinstrumenten.

Air Force One & Two

Une machine de nettoyage de marque ZAMAN et un aspirateur ont été achetés pour nettoyer régulièrement les locaux de notre association. Ces machines seront utilisées par nos bénévoles Bart Daems, Paul Verhaert et Thiery Ravet. Bart Daems, qui s'occupe déjà depuis longtemps de l'ordre et de la propreté dans et autour de nos locaux, a baptisés ces deux nouvelles machines "Air Force One and Two."

La nouvelle année 2015 a bien débutée

Le lundi 5 janvier, tous les membres effectifs se réunissaient pour un drink et une collation. C'était une excellente occasion pour nous détendre et pour parler des réalisations de l'année passée et des plans pour 2015.

Membre d'honneur Jean-Paul Lippens

JP. Lippens, directeur commercial de Lippens Paints s.a. et parrain de la restauration de notre Dakota a été reconnu comme membre honoraire de notre association au cours de l'Assemblée Générale du 10 avril 2012. Lors d'une visite le 22 janvier 2015, notre président lui a remis le brevet de «membre honoraire de l'ASBL Dakota."

Assemblée Générale 2015

Cette réunion statutaire annuelle a eu lieu le lundi 16 février.
En 2014, nous comptions 523 membres payants, une légère augmentation par rapport à 2013. En outre, il y avait 22 membres du 15 Wing qui ont versé une contribution réduite (5 euro) pour recevoir une version numérique du Dakota News.
En 2014, trois nouveaux bénévoles nous ont rejoints, et l'AG les a acceptés comme membre effectif. Considérant deux radiations, ceci porte le nombre total de membres effectifs à 37.
Compte tenu de la situation financière saine, la cotisation peut être maintenue à 15 euro.
Principaux projets pour 2015: en septembre inauguration de notre DC-3 Dakota restauré, en octobre le festin breughélien traditionnel pour nos membres, et la publication du livre FATAC «Nous y étions» au mois de décembre.
M. Karl Kern, directeur de Kern Aviation Services à Chandler Arizona USA, a été accepté comme membre honoraire. M. Kern est un sponsor majeur de la restauration de notre DC-3. Il nous a fait parvenir la majorité des revêtements métalliques des deux moteurs, ainsi que quelques instruments de cockpit.

Restore Dakota

Gedurende de voorbije wintermaanden, soms in slecht weer, werkte ons Restore team elke maandag verder aan de restauratie van onze Dakota.
In januari werden de herstelde beweegbare delen van de vleugels en het staartvlak op het vliegtuig geplaatst. Na het klaarmaken van de "cowlings" en de aanpassingsringen voor hun installatie rond de motoren werden de twee motoren eind februari volledig omhuld.
Het zwaarbeschadigde uiteinde van de linker vleugel (storm op het vliegveld van Oostende in juli 1992) werd volledig hersteld en terug op de vleugel geplaatst.
De volgende maanden zal verder gewerkt worden aan de cockpit en de cabine, en zullen ook de schilderwerken voltooid worden.

Koninklijke Kring Mars en Mercurius: Duurzame Mobiliteit

Op donderdag 12 maart organiseerde de Koninklijke Kring Mars en Mercurius in samenwerking met de 15 Wing en Dakota een activiteit over "Duurzame Mobiliteit". Een vijftiental "Low Emission Cars" van verschillende automerken, waaronder de veelgeprezen Tesla, pronkten de ganse namiddag op de parking voor het Dakota Documentatiecentrum. Een vijftigtal leden en genodigden van Mars en Mercurius kregen

Restore Dakota

Pendant les derniers mois d'hiver, parfois même par mauvais temps, l'équipe de restauration Dakota a poursuivi chaque lundi la restauration de notre Dakota.
En janvier, les parties mobiles restaurées des ailes et de l'empennage ont été montées sur l'avion. Fin février, après la préparation des «cowlings» et des bagues d'adaptation pour leur installation autour des moteurs, les deux moteurs ont été complètement enveloppés.
Le bout d'aile de l'aile gauche, fortement endommagé (lors de la tempête sur l'aéroport d'Ostende en Juillet 1992) a été entièrement restauré et replacé sur l'aile.
Les prochains mois, l'équipe continuera les travaux dans le cockpit et la cabine, et terminera aussi la peinture.

Cercle Royal Mars et Mercure: Mobilité Durable

Le jeudi 12 mars, le Cercle Royal Mars et Mercure, en coopération avec le 15 Wing et le Dakota, organisait une activité sur la «Mobilité Durable». Tout l'après-midi, une quinzaine de "Low Emission Cars" de différentes marques de voitures (dont le prestigieux Tesla), étaient exhibés sur le parking du Centre de Documentation Dakota. Cinquante membres et invités de Mars et Mercure ont eu l'occasion d'effectuer un essai routier aux alentours de Melsbroek.

Dîner annuel pour les membres honoraires et les membres effectifs.

En guise de remerciement pour leur soutien et leur bénévolat, les membres d'honneur et les membres effectifs de l'association Dakota avec leurs épouses, étaient invités au dîner annuel que nous leur avons offert cette année le vendredi 24 Avril au restaurant "Wok House" à Zaventem. Nous étions 36 à y profiter de la sélection savoureuse et variée et l'ambiance chaleureuse.

de gelegenheid om met de wagen van hun keuze een testrit uit te voeren in de omgeving van Melsbroek.

Jaarlijkse diner voor ereleden en effectieve leden

Als dank voor hun steun en vrijwillige inzet waren de ereleden en de effectieve leden van de VZW Dakota met hun echtgenotes uitgenodigd op het jaarlijks diner dat wij hen dit jaar op vrijdagavond 24 april aanboden in het restaurant "Wok House" in Zaventem. Wij waren met 36 om er te genieten van het lekkere en gevarieerd aanbod en de uiterst gezellige sfeer.

De VZW Dakota dankt:

Belgian Air Force Ladies Club: voor de gift van 50 euro ter gelegenheid van hun Kerst thé op 16 december 2014.
Pierre Sellekaerts, Dakota-vrijwilliger: schonk ons een tiental 8mm films, een projector en een projectiescherm. De films werden door zijn vader Willem Sellekaerts, die

vliegtuigtechnicus was bij de Luchtmacht, genomen in Congo tussen 1953 en 1960. Deze films vormen een historisch erfgoed. Zij schetsen een beeld van het leven en werk in die periode op de basis van Kamina.
15 Wing Luchttransport: die ons twee grote olifantenslagtanden schonk

van elk 65 kg. Deze werden op vraag van kolonel A. Laforce, toenmalig bevelhebber van de 15 Wing, in 1966 meegebracht uit Congo. Gedurende zijn opdracht bij de FATAC kon Léon Hadermann ze krijgen van huurlingenleider Mike Hoare in Faradje in ruil voor enkele flessen whisky. Gedurende vele jaren stonden zij opgesteld in de inkomsthal van de officiersmess van de 15 Wing. Nu kreeg dit indrukwekkend souvenir een ereplaats in het museum van de VZW Dakota.
Jacques Meulebroek, Brugge: Hij schonk ons vier grote posters met de vliegtuigen van het 21 Smaldeel, ontworpen door steward-loadmaster Pieter Goeminne.
Carl Hermans en Paul De Landtsheer, twee Dakota-vrijwilligers: die voor onze tentoonstellingszaal een prachtig schaalmodel van onze Dakota OT-CWA maakten.
Oswald Vanhaelen, adjudant bij de Luchtmacht: Hij schonk ons een grote foto van een Belgische C-130 in groot onderhoud bij Sabena in 1973 en een technisch boek «BAF Detail Specification for the Lockheed Hercules Long Range Cargo & Troop Carrier Transport C-130» uit 1971.

L' ASBL Dakota remercie:

Le Belgian Air Force Ladies Club: pour le don de 50 euro

à l'occasion de leur «Thé de Noël» le 16 décembre.
Pierre Sellekaerts, bénévole du Dakota: qui nous a donné une douzaine de films 8mm, un projecteur et un écran. Ces films ont été pris au Congo entre 1953 et 1960 par son père, William Sellekaerts, qui était technicien d'avions à la Force Aérienne. Il s'agit ici d'un patrimoine historique, donnant un aperçu de la vie et du travail à la base de Kamina dans cette période.
Le 15 Wing de Transport Aérien: qui nous offre en prêt deux grandes défenses d'éléphants de 65 kg chacun. Celles-ci ont été ramenées du Congo en 1966, à la demande du colonel A. Laforce, alors commandant du 15 Wing. Pendant sa période à la FATAC, Léon Hadermann avait pu les obtenir de Mike Hoare, chef des mercenaires à Faradje, en échange de quelques bouteilles de whisky. Pendant de nombreuses années, elles étaient exposées dans le hall d'entrée du mess officiers du 15 Wing. Maintenant, ce souvenir imposant a reçu une place d'honneur dans notre musée.
Jacques Meulebroek: Il nous a offert quatre grandes affiches avec des avions de la 21 Escadrille, conçues par Pieter Goeminne.
Carl Hermans et Paul De Landtsheer, deux bénévoles Dakota qui ont fait un magnifique modèle réduit de notre Dakota OT-CWA pour notre salle d'exposition.
Oswald Vanhaelen, adjudant de la Force Aérienne: Il nous a offert une veille photo d'un C-130 belge en grande inspection à la Sabena en 1973 et un livre technique «BAF Detail Specification for the Lockheed Hercules Long Range Cargo & Troop Carrier Transport C-130» de 1971.

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

Redactieraad Hangar Flying
Ladies Club Belgian Air Force
Bewonersdienst, Rotselaar
Raad van Bestuur AVIA Sport Defensie, Evere
School voor Logistiek van Defensie, Doornik
Koninklijke Mars en Mercurius, Brussel
BAF Amateur Radio Association (BAFARA)
NEOS, Dilbeek
Davidsfonds, Kampenhout

The Atlas Story (14)

Door Mike Arren en Axel Vermeesch

November 2014

– Op 3 november 2014 maakte Tom Cruise voor zijn nieuwste "Mission Impossible" film gebruik van een Atlas.

De acteur zorgde voor het nodige spektakel door stuntwerk uit te voeren ter hoogte van de linker achterdeur buiten op de romp terwijl de betrokken Atlas 1500 meter boven het Britse landschap vloog!
– Op 14 november gaf Airbus Defence & Space (AD&S) toe dat een belangrijke mijlpaal werd gemist: de introductie van Standard Operating Clearance SOC1 tegen 1 november. Ook gaf AD&S toe dat de levering van de bestelde Atlassen trager verloopt dan verwacht.
– In november werd bekend dat de Atlassen van de Luftwaffe uitgerust zullen worden met het "J-Music" Directional Infra-Red Counter Measure (DIRCM), beschermingssysteem tegen raketten met infraroodgeleiding geproduceerd door het Israelische Elbit Systems. Het J-Music systeem zal worden geïntegreerd in een configuratie bestaande uit drie koepels, die voor een dekking van 360° tegen lichte hittezoekende grond-luchtrakketten zullen zorgen.
– Op 17 november werd de eerste A400M voor de Royal Air Force (RAF), de MSN15, afgeleverd op de vliegbasis RAF Brize Norton. Het toestel werd geleverd met het SOC 1-softwarepakket (het SOC 1.5-pakket wordt in 2015 verwacht).
Dit vliegtuig kreeg de registratie ZM400 en is het eerste van 22 toestellen voor de RAF. Op 27 november werd de ZM400, gedoopt tot "City of Bristol" tijdens een ceremonie op de RAF-basis Brize Norton in tegenwoordigheid van premier David Cameron.
Op RAF-basis Brize Norton wordt het A400M Training Services-centrum geleid door een consortium van Airbus en Thales. Dit centrum herbergt een "Full Flight Simulator" (FSS), een vluchttrainingsmodule en klaslokalen met ICT-trainingsmiddelen. In 2016 krijgt het centrum een tweede FFS en een een cargotrainer.
Momenteel zijn er zes bemanningen omgeschoold op de Atlas.
De Atlas-vloot van de RAF zal voorzien worden van een DIRCM-systeem van het Amerikaanse Northrop Grumman, dat ook al wordt gebruikt door de Airbus A330 Voyager, C-17 en C-130J van de RAF.

Par Mike Arren et Axel Vermeesch

November 2014

–Le 3 novembre 2014 Tom Cruise a utilisé un Atlas pour son nouveau film "Mission Impossible". L'acteur a assuré le spectacle par des acrobaties au niveau de la porte arrière gauche à l extérieur du fuselage tandis que l'Atlas volait 1500m au-dessus du paysage britannique!
– Le 14 novembre, Airbus Defence & Space (AD&S) a admit avoir manqué une étape importante : l'introduction du Standard Operating Clearance SOC1 pour le 1 novembre. AD & S a également admit que la livraison des Atlas commandés est plus lentes que prévue.
– En novembre, il a été annoncé que les Atlas de la Luftwaffe seront équipés de la «J-Music» Directional Infra-Red Counter Measure (DIRCM), système de protection contre les missiles à guidage infrarouge produit par la firme israélienne Elbit Systems. Le système de la J-Music sera intégré dans une configuration consistant en trois systèmes, permettant d'assurer une couverture de 360 ° contre des missiles sol-air à guidage thermique.
– Le 17 novembre, le premier A400M pour la Royal Air Force (RAF), le MSN15, a été livré à la base aérienne de la RAF de Brize Norton. L'appareil a été livré avec le logiciel SOC 1 (le SOC 1.5 est prévu en 2015). Cet avion a reçu l'immatriculation ZM400 et est le premier des 22 avions de la RAF. Le 27 novembre, le ZM400 a été baptisé «City of Bristol» lors d'une cérémonie sur la base

Groot-Brittannië spendeert 3.669.720.000 euro aan de introductie van de A400M en verwacht dat de Atlas voor 8000 banen zal zorgen.

December 2014

– Op 1 december bezocht de bevelhebber van de Royal Malaysian Air Force (RMAF) de fabrieken in Sevilla waar de eerste van vier Atlassen op de eindassemblagelijn staat. In het eerste kwartaal van 2015 zal de MSN22 klaar zijn voor zijn eerste vlucht en levering aan de RMAF.
– Op 9 december meldde AD&S dat ze een vernieuwd contract voor "In-Service Support" afsloot voor de ATLAS-toestellen van Frankrijk en Groot-Brittannië.
Dit contract werd via de "Organisation Conjointe de Coopération en matière d'ARmement" (OCCAR) toegekend door de aankoopdiensten van de Franse en Britse overheid.
Het Brits contract is 213 miljoen euro waard en zal twee jaar duren, terwijl het Franse contract 115 miljoen euro waard is en 20 maanden zal duren.
Onder deze contracten zal AD&S een breed gamma aan onderhouds-, technische, materiële en operationele ondersteuningstaken op zich nemen voor de respectievelijk 22 en 50 Atlassen van de RAF en de Armée de l'Air.
– Op 12 december maakte AD&S bekend dat twee contracten met werden gesloten met het Duitse ministerie van Defensie voor ondersteuning van de Atlassen van de Luftwaffe voor de duur van vier jaar.
– Op 14 december meldde generaal D. Mercier, chef van de l'Armée de l'Air, dat Frankrijk zijn zesde Atlas deze maand nog verwacht, en dat er vier andere Atlassen in 2015 geleverd zullen worden. Volgens de generaal is het beschikbaarheidsniveau niet goed genoeg, vooral te wijten aan de kinderziekten van een nieuw vliegtuig.
– Op 15 december vloog de RAF Atlas ZM400 naar de RAF-basis Akrotiri in Cyprus in het kader van een reeks zendingen om na te gaan of de RAF-vliegbasissen in staat zijn om de Atlas te ontvangen.
– Op 18 december werd de MSN18, de eerste van 53 Atlassen voor de Luftwaffe, afgeleverd. Het toestel kreeg de Luftwafferegistratie 54+01. Van de 53 Atlassen zullen 40 toestellen in gebruik genomen worden door de Luftwaffe en 13 zullen te koop worden aangeboden.
– Eveneens op 18 december werd Atlas MSN014, de zesde A400M voor de Armée de l'Air, vanuit Sevilla overgevlogen naar Orléans-Bricy, waar het de vijf eerder geleverde Atlassen vervoegde.
– Op 22 december nam Turkije in Sevilla zijn tweede van tien Atlassen in ontvangst. Deze Atlas, MSN13, werd geleverd met staartnummer 14-0013. Op 23 december maakte de derde Atlas voor de RAF zijn eerste vlucht boven Sevilla: de MSN17, die de RAF-registratie ZM402 kreeg.

de la RAF de Brize Norton en présence du premier ministre David Cameron.
Sur la base de la RAF de Brize Norton le Training Service Center A400M est dirigé par un consortium d'Airbus et Thales. Ce Centre accueille un "Full Flight Simulator" (FFS), un module de formation en vol et des salles de classe avec des moyens de formation ICT. En 2016 le centre recevra un deuxième FFS et un cargo trainer. Actuellement, il y a six équipages entraînés sur l'Atlas.
La flotte Atlas de la RAF sera équipé d'un système DIRCM de la firme américaine Northrop Grumman, qui est également utilisé sur l'Airbus A330 Voyager, le C-17 et le C-130J de la RAF.
La Grande-Bretagne dépense 3.669.720.000 euro à l'introduction de l'A400M et espère que l'Atlas permettra la création de 8000 emplois.

Décembre 2014

– Le 1 décembre, le commandant de la Force Aérienne Royale Malaisienne (RMAF) a visité les usines à Séville où le premier des quatre Atlas est sur la ligne finale de montage. Au premier trimestre 2015 le MSN22 sera prêt pour son premier vol et sa livraison à la RMAF.
– Le 9 décembre AD&S a signalé qu'un contrat a été renouvelé pour le "Support and Service" pour les appareils ATLAS de la France et la Grande-Bretagne. Ce contrat a été conclu via l' « Organisation Conjointe de Coopération en matière d'armement » (OCCAR) pour les services d'achat des gouvernements britannique et français.
Le marché britannique est d'une valeur de 213 millions d'euros pour une durée de deux ans, alors que le contrat français est d'une valeur de 115 million d' euros pour 20 mois.
Via ce contrat AD&S assurera des activités de maintenance, techniques, matérielles et opérationnelles pour Fernando Alonso de nieuwe CEO van Airbus Military.
De herstructureringen kwamen er nadat er nieuwe problemen voor productie en leveringen in het A400M-programma opdoken. AD&S kreeg 551.000.000 euro boetes door de Europese klanten opgelegd. Het bedrijf hoopt in 2015 zestien Atlassen te leveren.
– Begin 2015 waren er tien Atlassen in dienst: zes in Frankrijk, een in Duitsland, twee in Turkije en een in Groot-Brittannië. De toestellen worden meestal gebruikt voor opleiding van de bemanningen en ook voor goederentransport.
– Op 31 januari werd bekend dat Frankrijk overweegt om een aantal belangrijke defensie-aankopen, zoals de A400M, aan te schaffen via een toekomstige leasingmaatschappij. Frankrijk dient net als andere landen te besparen en om zijn Atlassen te kunnen aanschaffen wordt nagegaan of men deze toestellen eerst kan leasen om na een bepaalde periode aan te kopen.

Januari 2015

– Op 22 januari 2015 rolde het 16de toestel van de productielijn in Sevilla: de MSN22, de eerste Atlas voor de Royal Malaysian Air Force (RMAF). Op 30 januari maakte dit toestel een eerste vlucht die anderhalf uur duurde.
– Op 24 januari maakte Atlas MSN19 – de zevende A400M voor de Armée de l'Air – zijn eerste vlucht vanaf Sevilla.
– Op 29 januari kondigde AD&S herstructureringen in het A400M-programma aan, evenals wijzigingen in het management van Airbus Military. Vanaf 1 maart wordt Fernando Alonso de nieuwe CEO van Airbus Military.

Februari

– Op 9 februari ontving de Luftwaffe een Full Flight Simulator (FFS) voor de Atlas die werd geïnstalleerd op de basis Wunstorf, de toekomstige thuisbasis van de Duitse Atlassen. Daar zullen de komende drie jaar zo'n 2015. Selon le général, le niveau de disponibilité n'est pas assez bon, cela en raison des maladies de jeunesse de ce nouvel avion.
– Le 15 décembre, l'Atlas ZM400 de la RAF a volé vers la base de la RAF à Akrotiri à Chypre dans le cadre d'une série de missions pour déterminer si les bases de la RAF sont en mesure de recevoir des Atlas.
– Le 18 décembre, le MSN18, le premier Atlas de 53 a été livré à la Luftwaffe. L'appareil a reçu l'immatriculation de la Luftwaffe 54+01. Des 53 Atlas devant être livrés 40 appareils seront mis en service par la Luftwaffe et 13 seront proposés à la vente.
– Egalement le 18 décembre, le sixième Atlas MSN014 a été livré à l'Armée de l'air venant de Séville à Orléans-Bricy et il a rejoint les cinq Atlas précédemment fournis.
– Le 22 décembre La Turquie a pris en charge à Séville son deuxième des dix Atlas prévus. Cet Atlas, le MSN13 a été livré avec l'immatriculation 14-0013.
Le 23 décembre, le troisième Atlas pour la RAF a effectué son premier vol au-dessus de Séville, le MSN17 et a reçu l'immatriculation ZM402.

Janvier 2015

– Le 22 janvier 2015, le 16 ème appareil a quitté la chaîne de production à Séville: le MSN22, le premier Atlas pour la Royal Malaysian Air Force (RMAF). Le 30 janvier cet appareil a fait un premier vol qui a duré une heure et trente.
– Le 24 janvier, l'Atlas MSN19 – le septième A400M pour l'Armée de l'air – a fait son premier vol en provenance de Séville.
– Le 29 janvier AD&S a annoncé des restructurations dans le programme de l'A400M, ainsi que des changements dans la gestion d'Airbus Military. Le 1er mars, Fernando Alonso est devenu le nouveau CEO d'Airbus Military.
Les restructurations ont été effectuées après que de nouveaux problèmes dans la production et les livraisons dans le programme de l'A400M sont apparus. AD&S a reçu une amende de 551.000.000 euro de ses clients européens. La compagnie espère pouvoir livrer seize Atlas en 2015.

60 Luftwaffe-bemanningen opgeleid worden. Later dit jaar zal AD&S bijkomende trainingsmiddelen leveren: een Flat Panel-Flat Training Device (FP-FTD), een Cargo Hold Trainer (CHT) en een Cockpit Maintenance Operations Simulator (CMOS).
– Op 18 februari heeft een A400M twee Spaanse F/A-18 Hornets tegelijk in vlucht bijgetankt. Tijdens vier vluchten werden 74 contacten gerealiseerd op hoogtes tussen 20.000 voet en 33.000 voet en bij snelheden tussen 180 en 300 knopen.
De Atlas heeft een standaard brandstofcapaciteit van 50,8 ton, die met extra cargobrandstoftanks kan worden uitgebreid. De standaard-Atlas werd met volledige middelen voor "Air-to-Air Refuelling" (AAR) voorzien, en kan door installatie van een cargo-brandstoftank volledig als tanker worden ingezet.
– Op de Australian International Air Show, van 24 februari tot 1 maart, heeft AD&S met een Atlas van het Armée de l'Air deelgenomen aan de static display.
– Op 27 februari arriveerde een nieuwe Atlas voor de RAF op Brize Norton: de ZM402 "Oxfordshire". Dit toestel is het derde voor de RAF. Het tweede, de ZM401, is nog steeds in Sevilla, waar het zal worden gebruikt om de integratie van defensieve systemen te testen.

Maart

– Op 9 maart ontving de RMAF zijn eerste Atlas in Sevilla, de eerste levering van een Atlas aan een exportklant. Het vliegtuig werd officieel geleverd op 17 maart ter gelegenheid van de Langkawi International Maritime & Aerospace Show.

Nadien vloog deze Atlas naar de RMAF-basis Subang nabij Kuala Lumpur, zijn nieuwe thuisbasis, alwaar het gebruikt zal worden door het nieuw gevormde 22 Smaldeel. De RMAF zal zijn overige drie Atlassen voor eind 2016 ontvangen. De Atlas zal binnen de RMAF naast de C-130 worden gebruikt.
– Op 23 maart werd bekend dat Turkije zich zorgen begint te maken over de vertragingen bij de leveringen van de Atlas. AD&S begon nu ook met de klanten te onderhandelen over een nieuw leveringsschema waarbij er dit jaar nog veertien toestellen geleverd zullen worden. Of de geplande leveringen voor Luxemburg en België in het gedrang komen is nog niet bekend: een toestel voor Luxemburg in 2019, het eerste Belgisch toestel in 2020 en de volgende drie jaren telkens twee toestellen.

– Début 2015 il y avait dix Atlas en service: six en Allemagne, deux en France, un en Turquie et un en Grande-Bretagne. Les appareils sont généralement utilisés pour la formation des équipages ainsi que pour le transport de marchandises.
– Le 31 janvier, il a été annoncé que la France envisage de faire certains achats de défense majeurs, tels que l'A400M, via une future société de leasing. La France comme d'autres pays doivent épargner et afin de pouvoir les acquérir il est envisagé de d'abord passer via un leasing et ensuite, après une certaine période, les acheter.

Février

– Le 9 février, la Luftwaffe a reçu un Full Flight Simulator (FFS) pour l'Atlas qui a été installé sur l'aérodrome de Wunstorf, la future base des Atlas allemands. Ainsi sur cette base les trois prochaines années environ 60 équipages de Luftwaffe seront formés. Plus tard, cette année AD & S livrera des moyens supplémentaires de formation: un Flat Panel-Flat training devise (FP-DFT), un Cargo Hold Trainer (CHT) et un Cockpit Maintenance Operations Simulator (CMOS).
– Le 18 février, un A400M a ravitaillé en même temps en vol deux F/A-18 Hornet espagnols. Au cours de quatre vols 74 contacts ont été réalisés à des altitudes comprises entre 20.000 et 33.000 pieds et à des vitesses entre 180 et 300 nœuds.
L'Atlas a une capacité standard de carburant de 50,8 tonnes, qui peut être augmenté avec des réservoirs de carburant supplémentaires. L'Atlas standard sera fourni avec une capacité de ravitaillement air-air (AAR) complète, et avec l'installation d'un réservoir de carburant cargo il pourra être utilisé comme tanker.
– A l'Australian International Air Show, du 24 février au 1 mars, AD&S a participé à l'exposition statique avec un Atlas de l'Armée de l'air.
– Le 27 février un nouvel Atlas pour la RAF a été livré à Brize Norton : le ZM402 «Oxfordshire». Cet appareil est le troisième pour la RAF. Le second, le ZM401, est encore à Séville, où il doit être utilisé pour tester l'intégration des systèmes défensifs.

Mars

– Le 9 mars la RMAF reçu sont premier Atlas à Séville, c'est la première livraison d'un Atlas à un client export. L'avion a été officiellement remis le 17 mars à l'occasion du Langkawi Maritime & Aerospace Show. Ensuite ce Atlas s'est envolé pour la base Subang de la RMAF près de Kuala Lumpur, sa nouvelle base d'attache, où il sera utilisé par l'escadrille 22 nouvellement formée. La RMAF recevra ses trois Atlas restants pour la fin de 2016. Les Atlas de la RMAF seront utilisés avec les C-130.

– Le 23 mars, il a été annoncé que la Turquie commençait à s'inquiéter sur les retards de livraisons des l'Atlas. AD&S a maintenant commencé à négocier avec ses clients un nouveau programme de livraison avec 14 avions devant être livrés cette année. La question est de savoir, si les livraisons prévues pour le Luxembourg et la Belgique sont en danger, c'est à dire: un avion pour le Luxembourg en 2019, le premier appareil belge en 2020 et les trois années suivantes deux par an.

MILAKAT

LUCHTFOTOGRAFIE EN OPMETINGEN in KATANGA (1954 – 1957) – Deel 3

Na Wereldoorlog II kwamen veel nieuwe technische toepassingen beschikbaar. Een ervan was het aanwenden van luchtfotografie om het landschap in kaart te brengen, waarbij ook gezocht werd naar vindplaatsen voor het delven van ertsen en mineralen. Deze nieuwe techniek werd door de koloniale mogendheden toegepast in hun kolonies, zo ook door België in Congo.
Tussen 1949 en 1957 was er ieder jaar een Belgische zending «Mission de Levés Aériens au Katanga»* (MILAKAT) in Belgisch Congo werkzaam, voor rekening van de Belgische staat en de Union Minière. Tijdens de droge periode, tussen april en augustus, vertoefde deze zending ongeveer drie maanden in de provincie Katanga.
Elke afvaardiging bestond uit personeel van het Militair Geografisch Instituut (MGI) en van de 15 Wing Vervoer en Verbindingen (15 VvbW). Zij beschikte over een Dakota DC-3 en een fotolaboratorium en was gestationeerd in Elisabethstad/Lubumbashi of Albertstad/Kalemi.

*opmetingen van uit de lucht in Katanga

MILAKAT 54

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

De eerste contactafdrukken zijn veelbelovend en 's anderendaags, bij onze terugkeer uit Elisabethstad, wordt het filmen "in waaiervorm" op een magistrale wijze uitgevoerd. Ons geluk zou echter niet blijven duren. Pech begint ons te achtervolgen in alle activiteiten van de opdracht : bewolking in het gebergte, technische moeilijkheden bij het

PHOTOGRAPHIE ET LEVES AERIENNES AU KATANGA (1954 – 1957) – Partie 3

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 cartogrphie 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

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

Les premiers contacts sont encourageants et le lendemain, en revenant sur Elisabethville. la prise de vues dite «en éventail» est attaquée d'une façon magistrale. Cela ne devait pas durer. La poisse commence maintenant à se mêler à toutes les activités de la mission: nuages sur la zone montagneuse, ennuis techniques à la chambre de prise de vues, fuite d'huile à l'hélice, guidage parfois difficile, sous-développement d'un film alors que le vol avait été particulièrement réussi par Jo Bery, le deuxième navigateur, et toujours le KP-6 en panne.
Les sorties sont encore prévues tous les jours, ce qui nous tient en haleine, mais les résultats ne correspondent pas aux efforts consentis. Nous en arrivons, Chatelle et moi, au stade des paris stupides: «Et je te parie une bouteille de champagne, si je ne reviens pas avec quatre bandes», «Et je t'offre une omelette sibérienne si tu rapportes sept bandes convenables!» Afin de conjurer la déveine nous arrangeons, le 26 juin, un baptême monstre des cinq bleus: Buyckx, Blavier, Tielemans, Michiels et le deuxième opérateur-photographe Abbeels. Un bain complet, sel, quinine, cirage, mercurochrome, tournée générale, tout y passe. Le 28 juin, le vaillant KP-4 a de nouveau épuisé ses heures de vol et repart en révision à Kamina. Nous profitons ainsi de quelques jours de répit, mais que ce soit à la pêche, au volley-ball ou au tennis, l'IGM se fait battre sur toute la ligne. L'an prochain il faudra choisir des agents capables de défendre notre honneur! Les soirées de belote avec accompagnement soi-disant musical des orchestres provençaux du Guest House Sabena, sont également fort estimées, et les petits déjeuners au lit compensent quelque peu les fatigues des jours précédents.

opnemen, een olielek aan de vliegtuigschroef, soms moeilijke navigatie, een film die onvoldoende ontwikkeld wordt – ondanks een buitengewoon geslaagde vlucht, (dankzij Jo Bery, tweede navigator) - en tenslotte is de KP-6 nog altijd defect.
Alle dagen worden er nog vluchten voorzien, waardoor wij ons blijven concentreren, maar de resultaten staan niet in verhouding tot de geleverde inspanningen. Chatelle en ikzelf beginnen zelfs domme weddenschappen te houden : "En ik wed voor een fles champagne dat ik niet met vier banden zal terugkomen", "En ik trakteer u op een Siberische omelet als ge zeven banden van goede kwaliteit bezorgt"! Om alle tegenspoed even te vergeten regelen wij een grote doop van vijf nieuwelingen : Buyckx, Blavier, Tielemans, Michiels en de tweede fotograaf, Abbeels. Een bad, volledig gevuld met zout, kinine, schoensmeer, en mercurochroom is hun deel, met daarna een rondje voor iedereen, niets wordt over het hoofd gezien.
Op 28 juni heeft de dappere KP-4 opnieuw zijn vliegpotentieel bereikt en hij vliegt naar Kamina voor een revisie. Zo genieten wij van enkele dagen rust en ontspanning, maar bij het vissen, het volleybal of het tennissen, wordt de IGM over de ganse lijn geklopt (door 15W?). Volgend jaar moeten wij teamleden kiezen die bekwaam zijn om onze eer te verdedigen! Wat ook enorm wordt geapprecieerd zijn de kaartavonden, met het optreden van de zogenaamde provencaalse orkesten in het Sabena Guest House, dat eveneens erg gewaardeerd wordt, ook al omdat er het ontbijt op het bed geserveerd wordt. Wij beschouwen dit als een soort compensatie voor de inspanningen van de vorige dagen.

Maar weldra echter kunnen wij de motoren van de KP-6 horen draaien en op 3 juli voert dit toestel zijn eerste effectieve opdracht uit. Deze DC-3 zal dagelijks vliegen, zolang hij over voldoende vlieguren beschikt. Op een bepaald moment echter dient zich een ernstige panne aan, en het scheelt weinig of beide motoren moeten worden vervangen. Ondanks de steeds weerkerende tegenslagen kan de planning vrij strikt gevolgd worden.
Om te beginnen moet een camera "Wild" uit gebruik genomen worden terwijl anderzijds, vermoedelijk door de ontlading van een batterij, meer dan 600 clichés dergelijke slechte markeringen vertonen dat een herneming van het grootste deel van de vluchten in overweging genomen wordt.
De organisatie van de heen- en terugvluchten naar Albertstad, met overnachting ter plaatse, heeft tot gevolg dat het grote laboratoriumwerk, gedurende één dag op twee moet worden geconcentreerd. Zo is er tot bijna 's morgens activiteit aan de grond.
In de namiddag van 13 juli keert de KP-6 terug van Albertstad met een volledig uitgevoerde opdracht. De andere bemanning

On commence cependant à entendre tourner les moteurs du KP-6 et le 3 juillet, cet appareil effectue sa première sortie effective. Il volera tous les jours jusqu'à la fin de ses heures de vol, sauf lors d'une alerte sérieuse pendant laquelle il s'en fallut d'un cheveu pour que les deux moteurs, cette fois, soient à remplacer! La mission avance quand même normalement, bien que la poisse

continue à se manifester.
Tout d'abord, un camera "Wild" doit être mis hors service; d'autre part, suite probablement au déchargement d'une batterie, plus de 600 clichés ont des marques-repères tellement faibles qu'on devra envisager d'en recommencer le plus possible.
L'organisation des vols, aller-retour avec une nuit à Albertville, fait que le gros travail de laboratoire est concentré pendant un jour sur deux. Il y a alors de l'activité au sol presque jusqu'à l'aube.
Le 13 juillet après-midi, le KP-6 revient d'Albertville avec une mission complète. L' Autre équipage le reprend pour le conduire en révision à Kamina et est de retour le même jour avec le KP-4, de nouveau en ordre de vol. C'est du sport, mais le dernier atterrissage a lieu à l'extrême limite du jour, ce qui n'est guère apprécié par le commandant de l'aérodrome. Pour nous, l'essentiel est que nous n'avons pas perdu une sortie. Aussi repartons-nous de plus belle dès le lendemain.
Le 15 juillet, je reçois un message ainsi libellé: «KP-4 perdu hélice et réducteur gauche en vol - Atterri à Albertville - Moteur et hélice à remplacer - Aucun autre dommage». C'est évidemment la grosse émotion; alors que, suite aux défaillances du KP-6, nous avions obtenu l'autorisation de prolonger les heures de vol du KP-4. L' hélice gauche de celui-ci se trouve quelque part dans le lac Tanganyika et il ne faut plus compter sur lui. Ironie du sort, l'accident est arrivé le jour où nous avons trouvé une erreur de 20 kilomètres sur la position des rives du Tanganyika! Heureusement, grâce à la maîtrise de ses pilotes Coucke et Ros, le KP-4 a pu se poser à Albertville après un chassé-croisé avec un avion de la Sabena. Quand l'équipage revient deux jours après à Elisabethville, il n'est pas étonnant que nous ayons fêté dignement cet événement. Les jours qui suivent sont plutôt désespérants, sans avion la mission est compromise. Chatelle et moi en sommes maintenant réduits à conjecturer l'avenir en tête à tête et entre deux parties de belote. Mollet, commandant du KP-6, peut poursuivre son exploration du Katanga à vélo et le second pilote, Van Rafelghem, ses études sur la photographie et les serpents. Quant au radio Toutou Van Steenkiste, il nous accueille toujours avec plaisir au Café des Sports où il est barman attitré.
Mais le KP-6 a entendu nos appels. De retour à Elisabethville le 23 juillet, il deviendra un avion modèle et aura l'honneur d'achever la mission. Non sans peine toutefois, car les nuages sont toujours

neemt het toestel over om het naar Kamina te vliegen waar het gereviseerd zal worden. Zij keert terug met een operationele KP-4. Het lijkt wel een sport, maar de laatste landing moet uitgevoerd worden net voor zonsondergang, wat niet naar de zin is van de commandant van het vliegveld. Maar wat voor ons telt, is dat wij geen enkele vlucht hebben moeten schrappen. Zodoende kunnen wij 's anderendaags van vooraf aan beginnen.
Op 15 juli ontvang ik het volgende bericht: "De KP-4 heeft de linker schroef, samen met zijn verloopkring verloren. Geland in Albertstad – Motor en schroef moeten vervangen worden – Geen enkele andere schade opgelopen". Dit betekent natuurlijk een grote tegenslag daar wij, als gevolg van de problemen met de KP-6, de toelating hadden bekomen het aantal vlieguren van de KP-4 te verhogen. De linker schroef van deze laatste ligt echter ergens op de bodem van het Tanganykameer en kan onmogelijk gerecupereerd worden. De ironie van het lot is dat het incident gebeurde op de dag dat wij een vergissing van 20 kilometer in de ligging van de oevers van vernoemd meer hebben vastgesteld! Dankzij het vakmanschap van de piloten Coucke en Ros kan de KP-4 in Albertstad worden neergezet, nadat hij bijna in botsing kwam met een toestel van Sabena. Het is niet verwonderlijk dat wij deze gebeurtenis op de gepaste manier hebben gevierd bij de terugkeer van de bemanning in Elisabethstad, een tweetal dagen later. Het is om stilaan wanhopig te worden, want zonder vliegtuig komt onze opdracht in het gedrang. Tussen twee kaartspelletjes in overleggen Chatelle en ik hoe het nu verder moet.
Mollet, boordcommandant van de KP-6, kan nu zijn ontdekkingstocht door Katanga verder zetten met de fiets en de tweede piloot, Van Rafelghem, wijdt zich aan zijn studies over fotografie en slangen. De radio-operator, Toutou Van Steenkiste, ontvangt ons regelmatig met heel veel genoegen in het Café des Sports, waar hij de vaste barman is.
Doch de KP-6 heeft onze signalen gehoord. Op 23 juli is hij terug uit Elisabethstad en voortaan zal hij fout- en feilloos zijn vluchten uitvoeren en hij zal de eer hebben de opdracht te beëindigen. Dit gebeurt nochtans niet zonder moeite, want de wolken zijn steeds

présents au-dessus de Baudouinville et il faut les harceler sans arrêt pour trouver le moment favorable. Les jours où le service météorologique déconseille formellement de partir si loin, sont mis à profit pour exécuter, en supplément du programme initial, des couvertures photographiques au Nord et au Sud d' Elisabethville.
Le 31 juillet, la mission peut être considérée comme pratiquement terminée. Nos gars ont bien mérité le champagne qui leur est offert par leurs chefs respectifs. Nous effectuons encore sept sorties pour fignoler notre ouvrage. Entre autres, les 5 et 6 août, a lieu un vol à basse altitude afin d'identifier les points matérialisés sur le terrain et douteux sur les photos. Nous prenons également une série de vues obliques qui compléteront la documentation. Enfin, le samedi 7 août, a lieu la dernière sortie photographique.
Les derniers jours se passent à remettre les laboratoires en état et à préparer le retour du matériel en Belgique. Personnellement, j'ai finalement l'occasion d'accomplir le trajet Kamina - Mitwaba, en avion monomoteur Harvard, afin de contacter le service géographique et géologique du CSK qui est chargé des travaux sur le terrain demandés par l' IGM.
Je retrouve les membres de la mission à la base de Kamina le 13 août. Le lendemain matin nous embarquons dans un confortable DC-4 du 15 Wing. Nos bagages et le matériel suivent dans deux C-119. Nous passons par Léopoldville, Kano et Tripoli. La monotonie du voyage est rompue par les nombreux repas servis par deux infirmières de l'air, ainsi que par la répétition des chansons caractéristiques de notre groupe: «Rêver, bâiller, dormir», «Le vieil aveugle», «La bouteille à huile» et «Pourquoi la casbah?». Le 16 août à 9h30, nous atterrissons à Melsbroek et sommes heureux de sentir, enfin, un peu de pluie fouetter notre visage. Ce n'est pas l'avis de ceux qui nous attendent. Milakat 54 est terminée, vive Milakat 55!

Les résultats de la mission de Milakat 1954:

La surface couverte d'une manière régulière à l'échelle de 1/40.000 est de 57.000 km²; elle est doublée par 9.000 km² photographiés au 1/20.000 ou au 1/10.000 et par 19 bandes

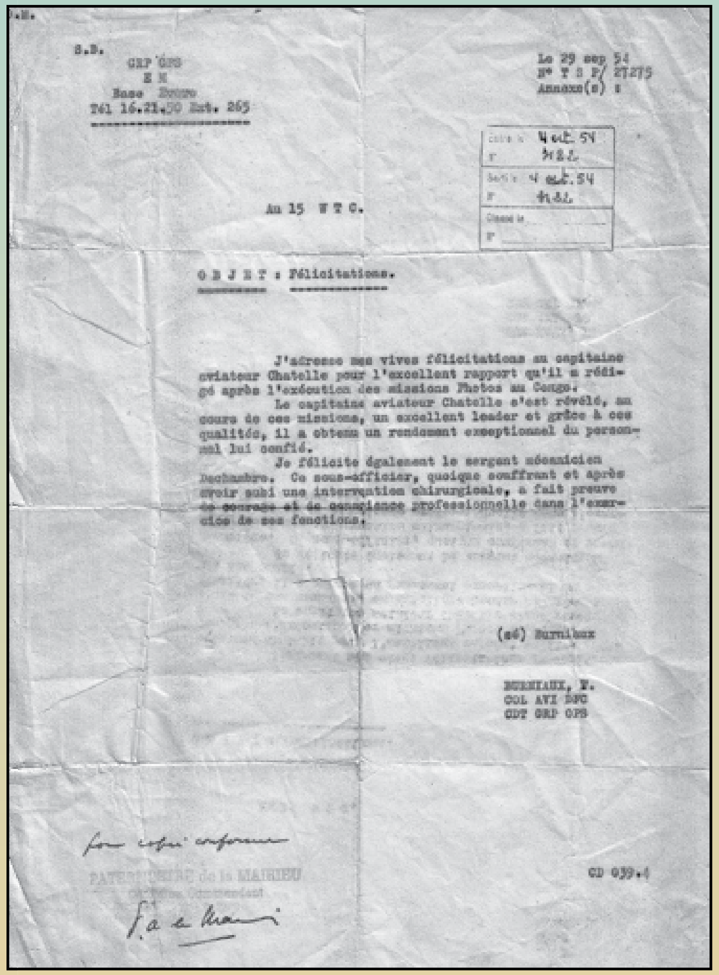
aanwezig boven Boudewijnstad en ze moeten steeds maar in het oog worden gehouden om het gunstigste tijdstip uit te kiezen. De dagen wanneer de weerkundige dienst formeel afraadt om te vertrekken voor een vlucht over grote afstand, worden gebruikt om als bijkomstig programma de omgeving ten noorden en ten zuiden van Elisabethstad te fotograferen.
Op 31 juli kan de opdracht praktisch als afgewerkt worden beschouwd. Onze mensen hebben de champagne die door hun respectieve chefs werd geschonken dubbel en dik verdiend. Wij voeren nog zeven vluchten uit om ons werk volgens de regels van de kunst af te werken. Zo voeren we op 5 en 6 augustus een vlucht op lage hoogte uit, ten einde de merktekens op het terrein te identificeren, ook deze die onduidelijk op de foto's voorkomen. Wij nemen ook een reeks overdwarse zichten die de documentatie zullen vervolledigen. Op zaterdag 7 augustus tenslotte heeft de laatste fotografische vlucht plaats.
De laatste dagen worden gevuld met de laboratoria in orde te zetten en het klaarmaken van het materiaal voor de terugreis naar België. Om contact op te nemen met de geografische en geologische dienst van het CSK, belast met de opdrachten op het terrein gevraagd door het IGM, kreeg ik persoonlijk uiteindelijk de kans om de reis van Kamina naar Mitwabe met een éénmotorige Harvard te doen.
Op 13 augustus ontmoet ik de deelnemers die aan de opdracht hebben deelgenomen, op de basis van Kamina. 's Anderendaags gaan wij aan boord van een comfortabele DC-4 van de 15 Wing. Onze bagage en onze apparatuur volgen met twee C-119's. We vliegen via Leopoldstad, Kano en Tripoli. De eentonigheid van de reis wordt gebroken door het opdienen van verschillende maaltijden door twee airhostessen, terwijl we daarnaast samen karakteristieke liedjes van de groep zingen : "Le vieil aveugle" (De Oude Blinde), "La bouteille à huile" (De Oliefles) en "Pourquoi le casbah (Waarom de casbah)?". We landen in Melsbroek op 16 augustus om 9u30 en wij voelen ons gelukkig dat de regen eindelijk nog eens op onze gezichten striemt. Degenen die ons staan op te wachten vinden dat minder aangenaam. Milakat 54 is voorbij, leve Milakat 55!

De resultaten van de opdracht Milakat 1954:

De op een constante wijze opgenomen oppervlakte op schaal 1/40.000 bedraagt 57.000 km² en is gedubbeld door 9.000 km² op 1/20.000 of op 1/10.000 gefotografeerde oppervlakte. Dit werd bekomen door 19 transversale banden die 13.000 km² vertegenwoordigen.
Hiervoor hebben wij nodig gehad en/of gebruikt: 12.000 negatieven waarvan ongeveer 9.500 bruikbaar; 55 filmrollen van 19 cm breedte, hetzij een totale lengte van 3,3 km en evenveel film van 35 mm en tenslotte 14.500 bladen fotografische papier, hetzij ongeveer 600 m².
Om deze foto's te nemen, hebben wij 53 vluchten met een Dakota uitgevoerd; waarvan er 30 werden gedaan met de KP-4 en 23 met de KP-6. Van deze 53 opdrachten werden er 21 onderbroken wegens de bewolking en drie om reden van defect materiaal.
Ongeveer 200 banden van verschillende lengte (van 15 tot 200 km) waren er nodig om de op meerdere schalen genomen gefotografeerde zones te bedekken. Wegens de bewolking op de foto's dienden er daarenboven 18 volledige of gedeeltelijke banden opnieuw opgenomen te worden (600 negatieven), en nog eens 18 omwille van het oriënteren van de banden (750 negatieven), 11 wegens mislukte films (500 negatieven) of defecte statoscope (een toestel dat kleine hoogteschommelingen van een vliegtuig meet), 12 omdat de vluchten op lage hoogte niet stabiel waren (300 negatieven) en 10 wegens activiteiten in het laboratorium (350 negatieven).
De KP-4 heeft 180 uren en de KP-6 150 uren gevlogen in Katanga. In totaal geeft dit 330 uren voor het uitvoeren van 92 vluchten waarvan 270 uur voor de 53 foto-opdrachten. Voor het vliegen op grote hoogte werden er 25 flessen zuurstof verbruikt.
Tijdens de 99 dagen dat de opdracht effectief heeft geduurd (van 1 mei tot 7 augustus) is de KP-4 gedurende 24 dagen in revisie geweest en stond hij 30 dagen defect aan de grond. In de loop van dezelfde periode konden wij gedurende 67 dagen beschikken over de KP-6, waarvan hij 10 dagen in revisie was en 32 dagen aan de grond stond wegens defect. Door de staat waarin de vliegtuigen zich bevonden, werden wij nooit in de gelegenheid gesteld twee foto-opdrachten op dezelfde dag met hetzelfde toestel (zie hierna 53 vluchten in 51 dagen) uit te voeren.
De 53 fotovluchten liepen over een periode van 51 dagen. De overige 48 dagen konden wij geen enkele luchtfoto nemen: drie dagen werden gebruikt voor niet-fotografische vluchten; acht dagen waren de weersomstandigheden ongunstig; één dag hadden wij te maken met een defecte camera; 18 dagen konden wij over geen van beide vliegtuigen beschikken wegens defect of revisie; 12 dagen was het het enige fotovliegtuig in Katanga onbeschikbaar, hetzij defect, hetzij in revisie; twee dagen waren nodig voor het inrichten van de laboratoria; twee dagen voor het voorbereiden van de opdrachten en tenslotte werd aan gans het personeel twee dagen rust toegestaan.
Bij de terugkeer naar België kon worden vastgesteld dat van de door het Bijzonder Comité en de Union Minière opgelegde 150 oriëntatiepunten, er slechts één niet op de foto's werd teruggevonden.
Tussen 1949 en1954 werden er zes foto-opdrachten in Katanga uitgevoerd. Deze vertegenwoordigen een gefotografeerde oppervlakte van 209.000 km² op schaal 1/40.000 en 22.500 km² op respectievelijk schaal 1/20.000 en 1/10.000.

Tot zover, Milakat in nuchtere droge cijfers uitgedrukt. Op menselijk gebied stelde ik vast dat er zelden een foto-opdracht is geweest waarbij de verstandhouding tussen de verschillende leden van de Luchtmacht en de IGM zo rendabel en hartelijk is geweest. Deze verstandhouding, naast de beroepskennis en de toewijding van iedereen gedurende voornamelijk de eerste zes weken, liggen grotendeels aan de basis van een over de ganse lijn geslaagde Milakat 54.

transversales représentant 13.000 km².
Pour cela, nous avons utilisé: 12.000 clichés parmi lesquels environ 9.500 utiles; 55 rouleaux de film de 19 cm de large, soit 3,3 km de longueur totale, et autant de film de 35 mm; 14.500 feuilles de papier photographique, soit 600 m² environ.
Nous avons enregistré 53 sorties aériennes en Dakota pendant lesquelles des photos ont été prises; 30 ont été faites avec le KP-4 et 23 avec le KP-6. Parmi ces 53 missions, 21 furent interrompues avant l'exécution de la totalité du travail prévu à cause de la formation de nuages et trois du fait de panne au matériel.
Près de 200 bandes de différentes longueurs (de 15 à 200 km)



S.B.
GRP OPS
E M
Base Evere
Tél 16.21.50 Ext. 265

Le 29 sep 54
N° T S P/ 27275
Annexe(s) :

Au 15 W T C.

OBJET : Félicitations.

J'adresse mes vives félicitations au capitaine aviateur Chatelle pour l'excellent rapport qu'il a rédigé après l'exécution des missions Photos au Congo.
Le capitaine aviateur Chatelle s'est révélé, au cours de ces missions, un excellent leader et grâce à ces qualités, il a obtenu un rendement exceptionnel du personnel lui confié.
Je félicite également le sergent mécanicien Dechambre. Ce sous-officier, quoique souffrant et après avoir subi une intervention chirurgicale, a fait preuve de courage et de conscience professionnelle dans l'exercice de ses fonctions.

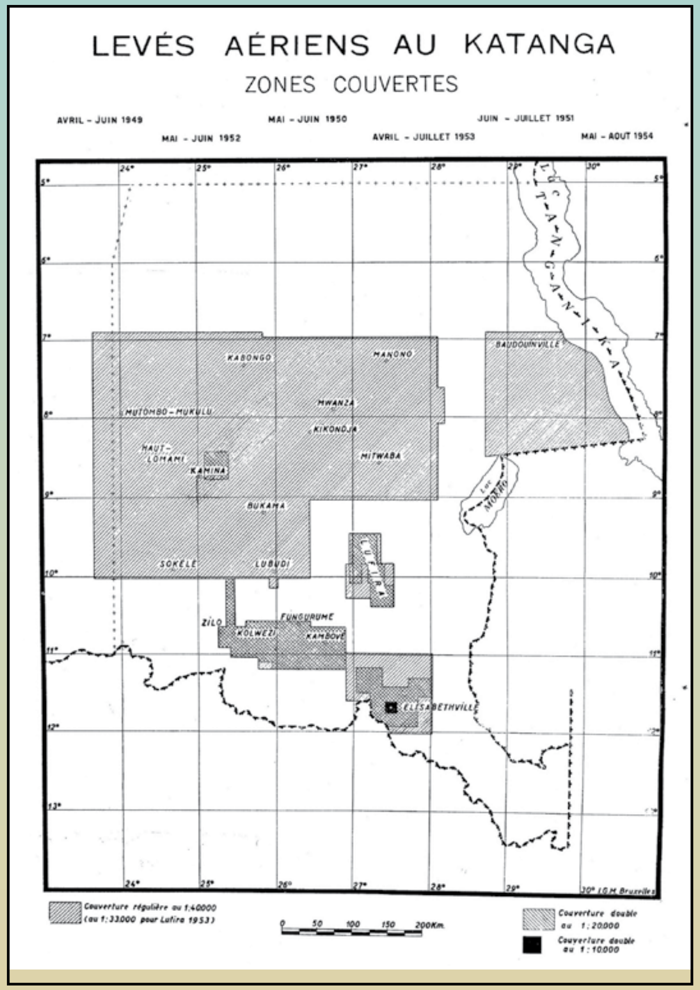
(sé) Burniaux

BURNIAUX, F.
COL AVI DFC
CDT GRP OPS

Pour copie conforme

CD 039.4

ont été nécessaires pour couvrir les zones photographiées aux diverses échelles. En plus, 18 bandes ou parties de bandes ont été recommencées du fait de nuages sur les photos (600 clichés), 18 également à cause du repérage des bandes en vol (750 clichés), 11 du fait des chambres de prise de vues ou du statoscope (500 clichés), 12 à cause de l'instabilité de l'avion à basse altitude (300 clichés) et 10 du fait des travaux en laboratoire (350 clichés).
Le KP-4 a accompli 180 heures de vol au Katanga et le KP-6, 150 heures. Au total 330 heures pour 92 vols dont 270 heures pour les 53 missions photo. L'oxygène de 25 bonbonnes a été consommé durant les heures de vol en altitude.
Pendant les 99 jours de la durée effective de la mission (du 1 mai au 7 août), le KP-4 a été 24 jours en révision et 30 jours en panne. Au cours de la même période, le KP-6 est resté 67 jours à notre disposition pendant lesquels il a été 10 jours en révision et 32 jours en panne. Nous n'avons jamais eu la possibilité d'effectuer deux missions photo le même jour, à cause de l'état des avions.
Les 53 sorties photographiques se répartissent sur 51 jours. Il reste donc 48 jours durant lesquels aucune photo aérienne n'a été prise: trois jours occupés par des vols non photographiques; huit jours à cause des conditions météorologiques défavorables; un jour à cause d'une panne à une chambre de prise de vues; 18 jours pendant lesquels les deux avions photo ont été immobilisés simultanément à cause de panne ou de révision; 12 jours pendant lesquels le seul avion photo présent au Katanga était en panne ou en révision; deux jours pour l'installation des laboratoires; deux jours pour la préparation de missions ultérieures et enfin, deux



jours de repos accordés volontairement à tout le personnel.
D'autre part, sur environ 150 points au sol matérialisés par le Comité spécial et l'Union Minière, un seul n'a pas été identifié sur les photos avant le retour de la mission en Belgique.
Au total, de 1949 à 1954 inclus, les six missions de levés aériens au Katanga ont rapporté 209.000 km² de couverture régulière à l'échelle 1/40.000 et 22.500 km² à 1/20.000·et 1/10.000.
Et voilà Milakat exprimée sèchement en chiffres. Sur le plan humain, je dois reconnaître qu'il y a rarement eu une mission photo pendant laquelle l'entente entre les différents membres de la Force Aérienne et de l' IGM a été si complète et si cordiale. Cette entente, ainsi que la conscience professionnelle et le dévouement de chacun, surtout pendant les six premières semaines, interviennent pour une bonne part dans la parfaite réussite de Milakat 54.

DOTS AND DASHES

Punten en Strepen

Door André Janssens

Het is precies 30 jaar geleden dat de laatste boordradio van de 15 Wing met pensioen ging. Leon Bergmans, alias Pam-Pam, had de eer om een hoofdstuk definitief af te sluiten op 12 april 1985. Hij was de allerlaatste, maar eigenlijk was het verhaal al veel eerder geëindigd. Bij het begin van de jaren zeventig van vorige eeuw was de aanwezigheid van een radiotelegrafist in de bemannning van een transportvliegtuig niet langer nodig. De communicatiemiddelen hadden de technische evolutie van de elektronica in de luchtvaart gevolgd en de gesprekken tussen piloot en de grond gebeurden nu rechtstreeks. De era van de vliegende telegrafisten was voorbij.

De radiotelegrafist

In de jaren twintig van vorige eeuw, toen de luchtvaart zich aan een hoog tempo ontwikkelde, zag men al snel de noodzaak in voor goede communicaties met de grond. Vooral de soms vlug veranderende weersomstandigheden vormden vaak een probleem. De technische mogelijkheden waren echter beperkt. Alvorens te kunnen zenden of ontvangen moest de piloot hoger gaan vliegen, want een 70 meter lange sleepantenne moest worden uitgelaten. Het lawaai van de vliegtuigmotor en atmosferische storingen hinderden dikwijls de communicatie tussen het grondstation en het vliegtuig waardoor ze mekaar dikwijls niet konden verstaan. Later werd de sleepantenne vervangen door een lange vaste antenne die gespannen werd bovenop het vliegtuig.

In de scheepvaart had de radiotelegrafische berichtgeving met behulp van morseseinen haar nut al lang bewezen. Zelfs over heel grote afstanden bleven de radioboodschappen perfect leesbaar. Deze techniek vereiste echter de aanwezigheid van een specialist aan boord. Mits de nodige aanpassingen moest het mogelijk zijn om om een telegrafist aan boord te nemen van een groot vliegtuig. De invloed van de telegrafie op de ontwikkeling van het vliegverkeer vanaf 1930 was aanzienlijk. Aanvankelijk werd alleen op de lange golflengtes gewerkt. De lange golven verplaatsen zich kort bij het aardoppervlak en werden min of meer geabsorbeerd door het terrein. De overgang naar de korte golven, die zich verplaatsen door de ruimte was een aanzienlijke verbetering, hoewel soms onderhevig aan magnetische storingen. Het zou niet lang meer duren voor alle grote vliegtuigen uitgerust werden met een betrouwbare zend- en ontvangstinstallatie.

Oorspronkelijk werd de radiotelegrafist "marconist" genoemd naar de uitvinder van de draadloze telegrafie G. Marconi. In de Amerikaanse en Engelse luchtmachten werd hij "radio officer" of "radio operator" genoemd, terwijl hij in de Belgische Luchtmacht als "boordradio" opgenomen werd in de bemanningen van de transportrvliegtuigen.

De proeven om radiotelegrafist te kunnen worden waren echter niet eenvoudig. Het van buiten leren van het morse-alfabet was niet zo moeilijk, maar voor het ontwikkelen van een zekere snelheid moest men toch aanleg hebben. Men moest zuiver kunnen seinen en ontvangen aan een snelheid die tussen de 20 en 25 woorden per minuut lag. Woorden betekenen hier: groepen van vijf tekens (letters, cijfer, leestekens).

De werksnelheid van het telegrafisch radioverkeer verliep over het algemeen zeer vlot, ook al omdat er geen taalmoeilijkheden bestonden, dank zij het gebruik van de internationle Q-code. QNH en QFE zijn nog steeds gebruikte overblijfselen van deze ooit algemeen gebruikte code.

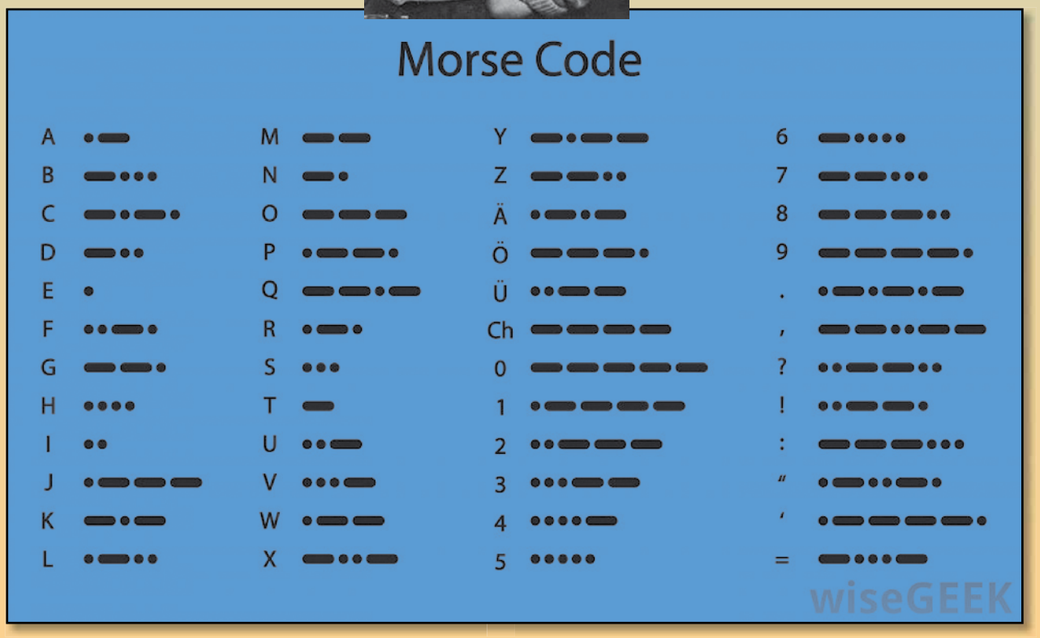
Het begin bij de Luchtmacht

De geschiedenis van de boordradio's liep zowat gelijk met deze van de 15 Wing Luchttransport. Zoals de rest van onze naoorlogse Luchtmacht vinden zij hun wortels bij de RAF. Gilbert Bodart, Curtis, Frank De Wymmer, Arthur Jonckeere, Léopold Pochet, Roodrique en Jacques Quets waren bij de eersten. Twee Belgische «gunners» (boordschutters) bekwamen ook hun brevet van «radio operator». Twee «radio operators», Georges Petitjean et Alfons Verlooy, werden nog na de bevrijding gevormd bij de RAF en kregen de graad van onderluitenant. Enige tijd daarna bekwamen zij ook het brevet van navigator.

In 1946 werden jonge rekruten, die zich hadden aangemeld om leerling-piloot te worden, naar de Technische School van Saffraanberg gestuurd om de pas opgerichte vorming tot boordradio te volgen. Voor enkelen onder hen deed zich plots de mogelijkheid voor om de Elementaire Vliegschool van Diest te vervoegen (110de Promotie); onder hen Paul Dewulf, Charles Fostier et Georges Mombers. De anderen werden naar de 15 Vervoers- en Verbindingswing gestuurd (15 VVbW) om hun opleiding tot boordradio verder te zetten.

Voor de algemene invoering van de «airways» (luchtwegen) in 1953, werden de radioverbindingen met de luchtverkeerscontrole uitsluitend verzekerd door de boordradio. In Afrika waren toen enkel telegrafische radioverbindingen in gebruik.

De laatste promotie boordradio's werd gevormd in 1963. In dat jaar werden de CF-100 in 1963 vervangen werd door de F-104



Points et barres

Par André Janssens

Il y a exactement 30 ans, le dernier opérateur radio de bord du 15 Wing partait à la pension. Leon Bergmans, alias Pam-Pam, a eu l'honneur de mettre fin à ce chapitre de notre histoire le 12 avril 1985. Il était le tout dernier, mais en fait, cette épopée a déjà pris fin quelques années plus tôt. Au début des années 70 du siècle précédent, la présence d'un radio télégraphiste parmi l'équipage d'un avion de transport ne se justifie déjà plus. Les moyens de communication suivent l'évolution technique de l'électronique de bord et les contacts entre pilotes et contrôleurs au sol s'effectuent sans intermédiaire. L'ère des télégraphistes navigants a pris fin.

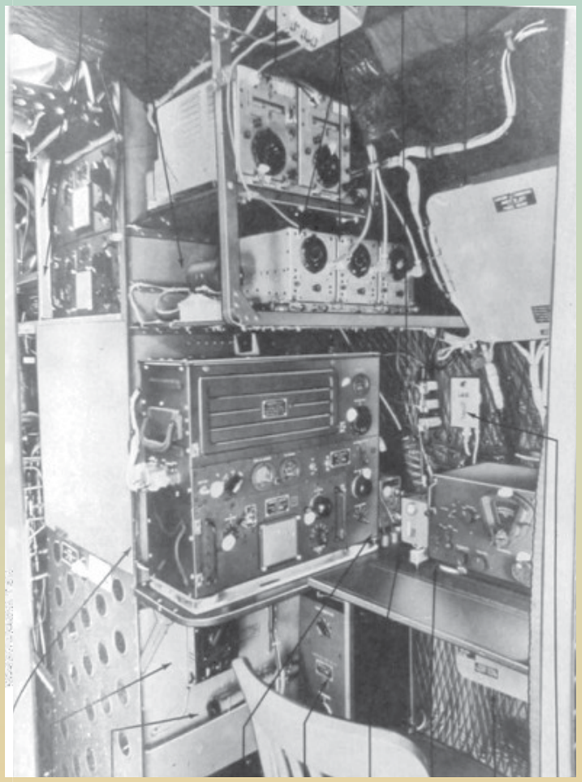
Le radiotélégraphiste

Au cours des années vingt du siècle passé, au moment où l'aviation se développe à un rythme soutenu, l'importance de bonnes communications avec le sol devient évident. Les changements rapides des conditions météorologiques constituent souvent un problème. Les possibilités techniques sont toutefois fort limitées. Avant de pouvoir émettre ou recevoir, le pilote est obligé de monter en altitude afin de permettre le déroulement d'une antenne câble d'une longueur de 70 m. Le bruit des moteurs et les perturbations dus aux conditions atmosphériques empêchent souvent les communications entre la station au sol et l'avion au point qu'il n'est tout simplement pas possible de se comprendre. Plus tard cette antenne est remplacée par un câble fixé sur le dessus de l'avion.

À la marine, l'échange d'informations radiotélégraphiées par signaux morses a déjà depuis longtemps démontré toute son utilité. Même sur de très longues distances les messages radios restent parfaitement audibles. Cette technique nécessite toutefois la présence d'un spécialiste à bord.

Moyennant quelques adaptations, il sera possible de prendre un télégraphiste à bord d'un grand avion. L'influence de la télégraphie sur le développement de la circulation aérienne à partir de 1930 est considérable.

Initialement, seules les grandes ondes ou ondes longues sont



utilisées. Elles se déplacent à la surface de la terre et sont plus ou moins absorbées par le terrain. Le passage aux ondes courtes qui se propagent dans l'espace constitue une importante amélioration, bien qu'elles soient parfois sensibles aux perturbations magnétiques. Il ne faudra pas attendre longtemps avant que tous les grands appareils ne soient équipés d'émetteurs et récepteurs fiables.

Au départ, le radiotélégraphiste portera le nom de «marconiste», d'après l'inventeur de la télégraphie sans fil, G. Marconi. Au sein des forces aériennes américaines et anglaises, il s'appellera «radio officer» ou «radio operator», tandis qu'à la Force Aérienne belge, c'est comme «radio de bord» qu'il fera partie de l'équipage des avions de transport.

Les épreuves pour devenir radiotélégraphiste ne sont toutefois pas simples. Si l'apprentissage de l'alphabet morse n'est pas vraiment difficile, l'acquisition d'une certaine vitesse d'émission est une autre paire de manche. Il faut pouvoir émettre et recevoir à une vitesse qui se situe entre 20 à 25 mots minute. Les mots

40 Smaldeel. In de periode tussen 1964 en 1966 was ik op DC-3 bij de Force Aérienne Tactique Congolaise (FATAC). Van 1970 tot 1972 werd ik tewerkgesteld als beheerder in Batavia, de Militaire Luchthaven van Melsbroek. Daarna vloog ik als boordradio van het 21 Smaldeel op DC-3, DC-6 en Percival Pembroke C51 nog een aantal zendingen in binnen- en buitenland.
In februari 1973 ging ik terug naar de 10 Wing in Kleine-Brogel, als "chief mission planning" van het 31 Smaldeel, met als voornaamste verantwoordelijkheid de planning van de conventionele tactische zendingen. Mijn vlieguren in de 15 Wing werden herleid tot het minimum aantal uren vereist voor het bekomen van de vliegpremie.
Maar de tijd vliegt, en het einde van mijn loopbaan kwam snel in zicht. Mijn laatste vlucht vond plaats bij miijn afscheid van de Luchtmacht op 12 april 1985 naar Kleine-Brogel.
Ik heb de beste herinneringen aan een heel mooie loopbaan. Ik ben er mij van bewust dat ik als vlieger een fantastische periode heb meegemaakt, met onvoorwaardelijke collegialiteit, verbondenheid in echte kameraadschap en een spirit die men enkel in luchtvaartmiddens aantreft.

cette mission et à effectuer un reportage pour Vox, la revue hebdomadaire militaire. Pour Léon, le cercle est bouclé. Lors de la petite cérémonie qui suit le vol, l'adjudant-chef aviateur e.r. Fernandez pris la parole dans les locaux de l'escadrille pour retracer brièvement l'histoire des radios de bord du 15 Wing. Il n'oublie pas de rendre hommage à «Gil» Bouvard, l'homme qui a formé l'ensemble des télégraphistes navigants de la Force Aérienne, à l'exception de ceux qui ont été formés en Grande-Bretagne. À la fin de cette cérémonie, un cadeau d'adieu a été remis à l'intéressé par le général Laforce.

Leon Bergmans a la parole

Je suis né en avril 1940, comme fils de mineur. Je termine mes humanités en 1958 et en mars de cette même année, j'entre à la Caserne de Géruzet à Etterbeek afin de servir à la Force Aérienne. Je suis désigné pour faire partie du groupe «opérateur». Je n'ai pas la moindre de ce que cela suppose. Je l'apprendrai à l'École Technique de Saffraanberg où après ma formation militaire, je suis un cours de téléchiffreur. J'obtiens mon brevet le 5 mars 1959 et entre ainsi dans la catégorie des spécialistes militaires. J'ai d'abord travaillé un temps au quartier général de la Force Aérienne à Evere. Après quelques mois, j'ai été muté au 10 Wing à Kleine-Brogel. Bien que je me sente à l'aise dans le monde des communications telex, j'ai souhaité élargir mes horizons. Cette chance m'a été donnée lorsque j'ai pu présenter ma candidature de radio de bord au 15 Wing en septembre 1959.
Le 14 octobre 1959, je faisais mon premier vol à bord du C-119 CP-30, avec l'adjudant Piet Velghe comme pilote. J'ai immédiatement été mordu par le vol. Il était donc important de réussir le le "Transport Conversion Unit" (TCU) et les vols de cross-country. Le 25 avril 1961 je suis devenu BPN (Breveté Personnel Navigant), le vrai début de ma carrière à la Force Aérienne qui va durer au total 26 ans.
D'octobre 1959 à mars 1972, j'ai volé sur C-119 à la 20 et à la 40 Escadrille. De 1964 à 1966, j'ai volé en DC-3 au Congo à la Force Aérienne Tactique Congolaise (FATAC). De 1970 à 1972, j'ai eu une responsabilité dans la gestion de Batavia, l'aéroport militaire. En 1972, j'ai repris du service pour quelques vols en Belgique et à l'étranger à la 21 Escadrille sur DC-3, DC-6 et Percival Pembroke C51.
En février 1973, J'ai été muté au 10 Wing à Kleine-Brogel comme chef de la section «mission planning» avec comme principale tâche le planning des vols tactiques conventionnels à la 31 Escadrille. Mes heures de vol au 15 Wing se limiteront à effectuer mes prestations en vue d'obtenir mes primes de vol. Mais le temps passe et la fin de ma carrière est rapidement en vue. Mon dernier vol a lieu le 12 avril 1985, comme décrit précédemment.
J'ai gardé le meilleur souvenir d'une très belle carrière. Je suis conscient d'avoir pu passer une période fantastique comme aviateur, d'avoir rencontré une parfaite collégialité, avoir vécu une intense camaraderie et un spirit que l'on ne rencontre que dans le milieu de l'aéronautique.

Dominic Ongwen

De lange weg naar Den Haag

Door Axel Vermeesch

Beweging van de Heilige Geest

In 1964 richt Alice Auma, die zichzelf "Lakwena" of boodschapper noemde, een leger van duizenden volgers op en beloofde hen een nieuwe periode van vrede in Oeganda te brengen. Haar privéleger bestond uit ex-soldaten van het regeringsleger en geronselde schoolkinderen.
Zij hield haar volgelingen voor dat ze immuun waren voor kogels op voor waarde dat zij zich aan haar twintig "Voorschriften van de Heilige Geest" zouden houden. Zij stierf nadat het Oegandese leger haar beweging in 1987 de nederlaag toebracht. Lakwena vluchtte naar Kenia waar zij na een lange ziekte stierf in januari 2007. Daarmee kwam geen einde aan de terreur in Oeganda.

Het Verzetsleger van de Heer

Joseph Kony, een neef van Lakwena, nam de leiding op zich. Hij noemde zijn leger "The Lords Resistance Army" (de LRA), het Leger van de Heer. Zijn volgelingen vormden een groep rebellen die schijnbaar gestructureerd waren en verantwoordelijk waren voor vele gruweldaden. De LRA keerde zich nu ook meer en meer tegen het regime van president Museveni.
De LRA-rebellen ontvoerden jongens om hen als kindsoldaten te laten vechten en meisjes om hen als seksslavin te laten werken. Kinderen die proberen te ontsnappen worden vermoord of verminkt, vaak op gruwelijke wijze. De meeste leden van

Le long chemin vers La Haye

Par Axel Vermeesch

Mouvement du Saint-Esprit

En 1964, Alice Auma, qui se surnommait elle-même «Lakwena» ou «messager», a créé une armée de milliers d'adeptes sur une promesse d'apporter une nouvelle ère de paix en Ouganda. Son armée privée se composait d'anciens soldats des forces gouvernementales et d'écoliers recrutés.
Elle racontait a ses partisans qu'ils seraient insensibles aux balles, à condition de suivre les vingt « Exigences du Saint Esprit». Elle est morte après que l'armée ougandaise infligea une défaite à son mouvement en 1987. Lakwena s'enfuit au Kenya où elle est décédée après une longue maladie en janvier 2007. Depuis une terreur sans fin s'est instaurée en Ouganda.

Armée de résistance du Seigneur

Joseph Kony, un neveu de Lakwena, reprit la direction. Il a appelé son armée «The Lords Resistance Army» (LRA), l'armée du Seigneur. Ses disciples ont formé un groupe de rebelles qui était apparemment structuré et a été responsable de nombreuses atrocités.
La LRA s'est aussi maintenant retournée de plus en plus contre le régime du président Museveni.
Les rebelles de la LRA ont kidnappés des garçons pour combattre comme enfants soldats et des filles pour devenir des esclaves sexuelles. Les enfants qui tentent de s'échapper sont tués ou mutilés, souvent de manière horrible. La plupart des membres de l'armée proviennent de l'ethnie Acholis, qui fut également la plus grande victime de la LRA. A l'exception du nord de l'Ouganda ces exactions prirent également places au Sud-Soudan. Le gouvernement soudanais, qui avait peu d'emprise sur cette région a du composer régulièrement avec la rébellion et ferma les yeux sur ses exactions. Les tribus rebelles en furent fragilisées ce qui convenait au gouvernement de Khartoum.
L'armée ougandaise s'est battue pour protéger les villes et villages contre les rebelles en armant une milice de combattants Acholi.
Des exactions ont eu lieu principalement autour des villes de Gulu, Kitgum et Lira. Les enfants soldats capturés par l'armée

het leger komen van het Acholi-volk, dat tevens het grootste slachtoffer van de LRA werd. Behalve in Noord-Oeganda vonden deze ontvoeringen ook plaats in Zuid-Soedan. De Soedanese overheid, die weinig grip op het gebied had, en hier ook regelmatig met rebellie te kampen had, stond deze ontvoeringen oogluikend toe. De rebelse stammen werden er door verzwakt, wat de Soedanese regering in in Khartoem goed uitkwam.
Het Oegandese leger vocht wel om de om steden en dorpen tegen de rebellen te beschermen, en bewapende een militie van Acholi-strijders.
Wandaden vonden vooral plaats rond de steden Kitgum, Gulu en Lira. Door het Oegandese leger gevangengenomen kindsoldaten kregen contracten aangeboden, om als soldaat dienst te nemen in het Oegandese leger. De jongens hadden al gevechtservaring en waren goedkoop. Ze zagen geen andere uitweg dan te tekenen, zodat zij vaak tegen hun eigen ex-kameraden moesten vechten.

Tussen juni 2002 en mei 2003 werden zo'n 9000 kinderen ontvoerd. Angst leidde ertoe dat veel mensen vluchtten. Ondanks deze verschrikkingen haalde de situatie in Noord-Oeganda slechts weinig media-aandacht. De Vlaamse journaliste Els De Temmerman, die in Lira een opvangcentrum en school voor kindsoldaten oprichtte, schreef er twee boeken over: "De meisjes van Aboke. Kindsoldaten in Noord-Oeganda" en "En toen moest ik mijn broer doodbijten".
Meer dan twintig jaar zaaide het LRA moord en verderf in Oeganda en een deel van Centraal-Afrika. Naar schatting ontvoerde het LRA 25 à 30.000 kinderen om als soldaat of seksslavin te dienen. Tienduizenden mensen werden vermoord en bijna twee miljoen Oegandezen sloegen op de vlucht.

Nadat het probleem in de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties werd besproken, kwam er in 2006 uitzicht op een eind van het conflict door vredesbesprekingen in Zuid-Soedan. Deze besprekingen leidden tot niets.
Op de vlucht voor het Oegandese leger, bijgestaan door Amerikaanse militairen, belandde het LRA via Zuid-Soedan en Congo in 2008 in de Centraal-Afrikaanse Republiek (CAR). Daar zette het zijn gruweldaden verder. In 2009 startte het Oegandese leger met Amerikaanse hulp een groot offensief om de leiders van het LRA gevangen te nemen.
Reeds in 2005 waren door het "International Criminal Court" van Den Haag (het ICC) arrestatiebevelen uitgevaardigd tegen vier LRA-leiders, waaronder stichter Joseph Kony en zijn adjunct Dominic Ongwen. De VSA loofde premies van een paar miljoen dollar uit voor iedere informatie die kon leiden tot hun arrestatie.

Dominic Ongwen

D. Ongwen die in 1990 als tienjarige ontvoerd werd en als kindsoldaat bij het LRA ingelijfd, klom snel op in de rangen

ougandaise ont reçu des contrats pour s'engager comme soldat dans l'armée ougandaise. Ses garçons avaient l'expérience du combat et étaient bon marchés. Ils n'avaient aucune autre solution que de signer, même s'ils devaient souvent se battre contre leurs anciens camarades.

Entre juin 2002 et mai 2003, 9000 enfants ont été enlevés. La peur a poussé beaucoup de gens à s'enfuir. Malgré toutes ces horreurs, cette situation dans le nord de l'Ouganda a retenu peu d'attention dans les medias. La journaliste flamande Els De Temmerman, qui a fondé à Lira un centre d'accueil et une école pour les enfants soldats, a écrit deux livres: "Les filles de Aboke. Enfants soldats dans le nord de l'Ouganda"et «Et j'ai dû mordre mon frère à mort».
Pendant plus de vingt ans, la LRA a semé meurtres et destructions en Ouganda et dans une partie de l'Afrique centrale. La LRA a enlevé environ 25 à 30.000 enfants pour servir comme soldat ou esclave sexuel. Des dizaines de milliers de personnes ont été tuées et presque deux millions d'Ougandais ont dû fuir.

Après que le problème fut discuté à l'Assemblée générale des Nations Unies, on entrevit en 2006 une fin du conflit par des pourparlers de paix au Sud-Soudan. Ces discussions n'ont mené à rien.
Par la pression de l'armée ougandaise,

van de LRA en bracht het tot nummer twee. Hij wordt verantwoordelijk gesteld voor het Lukodi-bloedbad in Gulu in 2004 en de ontvoering van duizenden kinderen in Lango en Teso. Teruggekeerde kindsoldaten beschreven hem als een meedogenloos moordenaar, een onbevreesde strijder, een fervent voorstander van de ideologie van de LRA, en ziekelijk loyaal aan J. Kony.
Toen de LRA in 2009 Congo binnentrok, richtten troepen onder Ongwens bevel een van de wreedste moordpartijen aan in de geschiedenis de LRA. In Makombo, vermoordden zij in vier dagen 345 burgers en ontvoerden 250 anderen, waaronder 80 kinderen. In het Congolees opvangcentrum in Dungu, ook door Els De Temmerman opgericht, verklaarden 15 meisjes dat verkracht waren en als seksslavin gebruigkt door Ongwen.

De 15 Wing brengt D. Ongwen naar het ICC in den Haag

Begin januari 2015 gaf D. Ongwen zich vrijwillig over aan de Amerikaanse militairen in de CAR die hem aan de Oegandese troepen van de Afrikaanse Unie in de CAR overhandigden. Na toestemming van president Museveni mocht hij uitgeleverd worden aan het ICC in Den Haag.

Op dinsdag 13 januari vloog de Falcon-900 (boordcommandant B. Masuy) naar Bangui, hoofdstad van de Centraal-Afrikaanse Republiek (CAR) met aan boord een team van het ICC. Het vliegtuig zou twee dagen later landen in Nederland.
Nadat het ICC-team in Bangui was afezet vloog de bemanning om veiligheidsreden door naar Douala (Kameroen) om daar te overnachten. In Douala werd gewacht op het bericht uit Bangui dat D. Ongwen door de Amerikanen was overgebracht voor uitlevering. Op 14 januari kwam het bericht dat dat pas op 17 januari zou gebeuren.
Die dag was de bemanning reeds vroeg op het vliegveld om nodige "pre-flight checks" uit te voeren voor het opstijgen naar Bangui. In de cabine rook steward P. Goeminne een abnormale geur. In de keuken werd een kortsluiting vastgesteld: een electrische kabel was aan het smelten en kleine vonkjes waren te zien. De brandweer werd opgeroepen en onmiddellijk ging de steward het euvel te lijf met een van de twee blusapparaten aan boord. Omdat de regelementering voorziet dat er steeds twee blusapparaten aan boord moeten zijn, werd er een nieuw besteld in Melsbroek. Na twee dagen werd het apparaat in Douala afgeleverd en kon de Falcon-900 vertrekken. Op dinsdag 20 januari gingen het ICC-team met Ongwen aan boord van de Falcon-900 voor een vlucht van zeven uur naar Rotterdam.
D. Ongwen genoot van deze luxueuse vlucht en proefde alle drankjes die beschikbaar waren. Aan de steward vertelde hij over zijn tragische belevenissen

Cour Pénale Internationale
International Criminal Court

assistée par des soldats américains, la LRA, via le sud du Soudan et le Congo, a abouti en 2008 dans la République Centre Africaine (RCA). Là, elle a continué ses atrocités. En 2009 l'armée ougandaise a débuté, avec l'aide des États-Unis, une grande offensive pour capturer les dirigeants de la LRA.
Déjà en 2005, la Court Criminelle Internationale (CCI) de La Haye avait émis des mandats d'arrêt contre quatre dirigeants de la LRA, dont le fondateur Joseph Kony et son adjoint Dominic Ongwen. Les USA ont promis des primes de plusieurs millions de dollars pour toute information pouvant conduire à leur arrestation.

Dominic Ongwen

D. Ongwen qui a été kidnappé en 1990 et enrôlé comme enfant soldat à la LRA, a gravi rapidement dans hiérarchie de la LRA pour devenir le numéro deux. Il fut reconnu comme responsable du bain de sang de Lukodi à Gulu en 2004 et l'enlèvement de milliers d'enfants de Lango et de Teso. Les enfants soldats retournés le décrivent comme un guerrier sans peur, un tueur invétéré, un fervent défenseur de l'idéologie de la LRA et maladivement fidèle à J. Kony.
Quand la LRA est entré au Congo en 2009, les troupes sous le commandement de Ongwen ont perpétré l'un des massacres des plus cruels de l'histoire de la LRA. En quatre jours dans Makombo,

bij het LRA (folteringen, schotwonden, dagmarsen op blote voeten, enz ...). Midden in de nacht van 20 op 21 januari landde het toestel op de luchthaven van Rotterdam en werd in een hangar geparkeerd. D. Ongwen werd onder politiebegeleidng overgebracht naar de gevangenis van Scheveningen. Deze opdracht die gepland was op drie dagen duurde acht dagen!

Ongwens transfer naar Den Haag werd internationaal toegejuicht. De hamvraag blijft of Ongwen, die zelf als kind ontvoerd werd en opgroeide in Kony's verstoorde wereld, slachtoffer is of dader. Het is een vraag die het Internationaal Strafhof zal moeten beantwoorden.

ils ont tué 345 personnes, enlevés 250 autres personnes dont 80 enfants. Dans le centre d'accueil congolais de Dungu, également fondé par Els De Temmerman, 15 jeune-filles ont déclaré qu'elles avaient été violées et utilisées comme esclave sexuelle par Ongwen.

Le 15 Wing apporte D Ongwen à la CPI à la Haye.

À la fin de janvier 2015, en RCA D Ongwen s'est rendu volontairement aux militaires américains qui l'ont confié aux troupes ougandaises de l'Union africaine présentes en RCA. Avec la permission du président Museveni, il fut autorisé à être extradé vers la CCI de La Haye.

Le mardi 13 janvier le Falcon-900 (commandant de bord B. Massuy) s'est envolé à Bangui, capitale de la République Centre Africaine (RCA) avec à bord une équipe de la CCI. Deux jours plus tard, l'avion devrait revenir aux Pays-Bas.
Après que l'équipe de la CCI fut déposées à Bangui, l'équipage s'est envolé pour des raisons de sécurité à Douala (Cameroun) pour y passer la nuit. A Douala était attendu un message de Bangui pour confirmer que Ongwen serait bien transféré pour extradition. Le 14 janvier, un message est arrivé que cela se ferait seulement que le 17 janvier.
Ce jour-là l'équipage était déjà tôt à l'aéroport pour exécuter les nécessaires «pre-flight checks» pour effectuer le vol vers Bangui. Dans la cabine le steward P. Goeminne a senti une odeur anormale. Dans la cuisine un court-circuit a été constaté: un câble électrique était en train de fondre et provoquait des étincelles. Les pompiers furent appelés et le steward s'est rendu maître du feu en utilisant un des deux extincteurs de bord. Parce que la réglementation prévoit qu'il doit y avoir deux extincteurs à bord, un nouveau fut commandé à Melsbroek. Après deux jours, l'extincteur a été livré et le Falcon-900 put partir. Le mardi 20 janvier, l'équipe de la CCI avec Ongwen à bord du Falcon-900 s'est envolée pour un vol de sept heures vers Rotterdam.
D. Ongwen a apprécié ce vol luxueux et a goûté à toutes les boissons qui étaient disponibles. Au steward, il a parlé de sa tragique expérience avec la LRA (tortures, les blessures par balles, les marches à pieds nus, etc....). Au milieu de la nuit du 20 au 21 janvier l'appareil s'est posé à l'aéroport de Rotterdam et garé dans un hangar. D. Ongwen a été conduit sous escorte policière la prison de Scheveningen. Cette mission qui devait avoir lieu en trois jours a duré huit jours!

Le transfert de Ongwen à la Haye a été reconnu internationalement. La question clé reste de savoir si Ongwen, qui a été enlevé comme un enfant et a grandi dans le monde perturbé de Kony est une victime ou un criminel. C'est à cette question que la Cour Pénale Internationale devra répondre.

15 Wing in/en 2015

Door Axel Vermeesch

Laatste Belgische blauwhelmen terug uit Libanon

Op dinsdag 9 december vloog de Airbus A321 (boordcommandant T. Flamant) met minister van Defensie S. Vandeput en zijn gevolg van 42 personen naar Beiroet. Daar woonden zij de plechtigheid bij ter gelegenheid van het vertrek van de laatste Belgische blauwhelmen van UNIFIL (UN Interim Force in Lebanon).
Na een overnachting op Cyprus keerde het gezelschap op 10 december terug naar Melsbroek.
Ongeveer 5.000 Belgische militairen waren tussen 2006 en 2014 in Libanon gelegerd. In de schoot van een Belgisch-Luxemburgse eenheid (BELUFIL) stonden zij in voor ontmijning, medische verzorging en troepenbeveiliging. Vier Belgische militairen verloren er hun leven. Vier C-130's werden ingezet om personeel en materieel voor het jaareinde naar België terug te brengen.

Kerst- en eindejaarsbezoek aan de Belgische troepen in Afghanistan en Mali

De nieuwe minister van Defensie S. Vandeput en de chef Defensie generaal G. Van Caelenberge, met hun gevolg van een twintigtal personen, brachten van 19 tot 21 december een eindejaarsbezoek aan de Belgische militairen in Mazar-e-Shariff (Afghanistan) en in Koulikoro (Mali).
In Mazar-e-Shariff werkt een Belgisch detachement van zestigtal militairen. Zij zorgen voornamelijk voor de vorming en begeleiding van Afghaanse militairen. Geniesoldaten leren er hun Afghaanse collega's hoe ze springtuigen kunnen detecteren en onschadelijk maken.
In Koulikoro werkt een honderdtal Belgen bij de European Union Training Mission (EUTM). Samen met hun Spaanse collega's beschermen ze er het plaatselijke trainingskamp en de oefeningen die buiten het kamp plaatsvinden.
Om deze opdracht met de Airbus A321 vlug en veilig te laten verlopen zonder de toegelaten prestaties van de bemanning te overschrijden werden door de 15 Wing drie bemanningen (24 personen) ingezet.
Twee bemanningen werden geprepositioneerd. Op 17 december bracht Turkish Airlines boordcommandant W. Meukens a été amené à Douchanbe (Tadjikistan) par la compagnie Turkish Airlines. Le 19 décembre, c'est un Embraer (commandant de bord O. Crappe) qui a rendus du 19 au 21 décembre auprès des militaires belges de Mazar-e-Sharif (Afghanistan) et de Koulikoro (Mali)
Un détachement belge d'une soixantaine de militaires travaillent à Mazar-e-Sharif. Ils assurent principalement la formation et l'accompagnement de militaires afghans.
Des membres du Génie apprennent à leurs collègues afghans comment ils peuvent détecter et neutraliser des explosifs.
A Koulikoro, ce sont une centaine de belges qui travaillent au sein de l' European Union Training Mission (EUTM). Ensemble avec leurs collègues espagnols, ils assurent la protection du camp d'entraînement local et des exercices qui se passent hors du camp.
Pour permettre une exécution souple et rapide de cette mission en Airbus A321 sans dépasser les prestations autorisées des équipages, le 15 Wing a mis en œuvre trois équipages (24 personnes) Deux équipages ont été pré-positionnés. Le 17 décembre

Les derniers casques bleus belges reviennent du Liban

Le 9 décembre, l'Airbus A321 (commandant de bord T. Flamant) décolle vers Beyrouth avec le ministre de la Défense S. Vandeput et sa suite de 42 personnes. Ils y ont assisté à la cérémonie à l'occasion du départ des derniers casques bleus belges de l'UNIFIL (UN Interim Force in Lebanon). Après une escale de nuit à Chypres, les participants sont revenus à Melsbroek le 10 décembre. Quelques 5.000 militaires belges ont été stationnés au Liban entre 2006 et 2014. Au sein d'une unité belgo-luxembourgeoise qui assurait le déminage, les soins médicaux et la sécurité des troupes. Quatre militaires belges y ont perdu la vie. Quatre C-130 ont été mis en œuvre pour ramener le personnel et le matériel avant la fin de l'année.

Visites de Noël et de nouvel an aux troupes belges en Afghanistan et au Mali.

A l'occasion des fêtes de fin d'année, le nouveau ministre de la Défense S. Vandeput et le chef de la Défense, le général G. Van Caelenberge, accompagné de quelques vingt personnes se sont

Meukens en zijn bemanning naar Dushjanbe (Tadzjikistan) en op 19 december bracht een Embraer (boordcommandaant O. Crappe) de bemanning van boordcommandant K. De Winter naar Malta.
Op 19 december rond 8u steeg de bemanning van P. Antoine met de A321 op in Melsbroek om na een tussenstop in Burgas (Bulgarije) te landen in Dushjanbe om 22u.
Op 20 december zette de bemanning van W. Meukens de reis verder naar Mazar-e-Sharif (Afghanistan). Na het bezoek, dat ongeveer vier uur duurde, vloog deze bemanning naar Malta. Daar werd in de late namiddag de A321 overgenomen door een derde bemanning met boordcommandant K. De Winter, om het gezelschap naar Bamako in Mali te brengen.
's Anderendaags, 21 december, na het bezoek aan de Belgische militairen in Koulikoro vertrok de A321 rond 13u uit Bamako en landde veilig terug in Melsbroek rond 20 uur.
Tussen het vertrek en de aankomst van de A321 in Melsbroek verliepen ongeveer 60 uren, waarvan het vliegtuig 30 uur in de lucht was. Na de landing van de A321 op 20 december bracht de Embraer W. Meukens en zijn bemanning van Malta terug naar Melsbroek. Op 21 december vlogen P. Antoine en zijn bemanning met Turkish Airlines uit Dushjanbe naar Zaventem.

Militair B-FAST ingezet in de strijd tegen Ebola in West-Afrika

Begin juni 2014 werd bekend dat in het grensgebied tussen Guinee, Sierra Leone en Liberia een ebola epidemie was uitgebroken die op korte tijd 400 mensenlevens eiste. Alhoewel het virus ontstond in Kameroen in de jaren 50, werd het pas in 1976 in Congo ontdekt aan de Ebola, een bijrievier van de Congostroom.
Op zaterdag 20 december 2014 werden twee vliegtuigen van de 15 Wing ingezet om een militair team B-FAST naar Guinee te brengen. Het team zal in Guinee bloedstalen onderzoeken en een nieuw Japans vaccin tegen ebola

testen, om zo ter plaatse de epidemie te stoppen. De C-130 CH-09 (boordcommandant S. Pondeville) bracht een mobiel labo, voertuig en materiaal naar Conakry. De Embraer CE-04 (boordcommandant A. Laboury) vloog via Marrakech naar Conakry met aan boord 15 passagiers waaronder een bemanning C-130 (boordcommandant K. Craps) die in Conakry de CH-09 zal overnemen van de bemannning van S. Pondeville om de opdracht verder te zetten naar N'Zerekore in het ebola-gebied. Op 21 december landde de CE-04 terug op Melsbroek en 's anderendaags was ook de CH-09 terug.
Eind februari is de Ebola-epidemie in de drie West-Afrikaanse landen onder controle. Het aantal ebola slachtoffers in de drie landen was opgelopen tot 10.000.
De laatsten van het

acheminé l'équipage du commandant de bord K. De Winter vers Maltes.
Le 19 décembre, l'équipage de P. Antoine décolle l'A321 vers 8 hr de Melsbroek pour arriver à Douchanbe à 22 hr après une escale à Burgas (Bulgarie).
Le 20 décembre, l'équipage de W. Meukens poursuit le voyage vers Mazar-e-Sharif (Afghanistan). Après la visite qui a duré environ quatre heures, cet équipage s'est envolé pour Maltes. C'est là que, en fin d'après-midi, l'A321 a été repris par le troisième équipage (commandant de bord K. De Winter) qui amène la délégation à Bamako (Mali).
Le lendemain 21 décembre, après la visite aux militaires belges à Koulikoro, l'A321 a décollé vers 13 Hrs de Bamako et a atterrit de retour à Melsbroek vers 20 hr.
Entre le départ de et le retour à Melsbroek de l'A321 il s'est écoulé quelques 60 heures dont 30 heures en vol. Après l'atterrissage de l'A321 le 20 décembre, l'Embraer ramènait W. Meukens et son équipage de Malte vers Melsbroek. Le 21 décembre, P. Antoine et son équipage revenaient de Douchanbe vers Zaventem par Turkish Airlines.

Le B-FAST militaire mis en œuvre dans la lutte contre Ebola en Afrique de l'Ouest

Début 2014, le monde a pris conscience qu'une épidémie d'ébola sévissait sur le territoire situé entre la Guinée, le Sierra Leone et le Libéria. En peu de temps elle avait exigé 400 vies humaines. Alors que le virus existait au Cameroun depuis les années 50, il n'a seulement été découvert qu'en 1976 au Congo au bord de l'ébola, un affluent de fleuve Congo.

Le samedi 20 décembre 2014, deux avions du 15 Wing étaient mise en œuvre pour amener une équipe B-FAST militaire au Guinée. Le team y va analyser des échantillons de sang et tester un nouveau vaccin japonais contre ébola et ce, en vue d'arrêter l'épidémie sur place. Le C-130 CH-09 (commandant de bord S. Pondeville) avait à bord un un labo mobile, un véhicule et du matériel. L' Embraer CE-04 (commandant de bord A. Laboury) vollait via Marrakech vers Conakry avec à son bord 15 passagers, dont un équipage C-130 (commandant de bord K. Craps) qui, à Conakry reprendra le CH-09 de l'équipage Pondeville pour continuer la mission vers N'Zerekore dans la région frappée par ébola.
Le 21 décembre, le CE-04 atterrisait à Melsbroek, et le lendemain le CH-09 était aussi de retour.

Fin février, l'épidémie Ebola dans les trois pays était sous contrôle; le nombre de victimes en Afrique de l'Ouest avait grimpé jusqu' à 10.000. Les derniers participants de B-Fast ont été ramenés le 21 mars vers la Belgique, depuis N'Zerekore (Guinée) via Dakar par le C-130 CH-08 (commandant de bord S. Delaunoy) qui effectuait son retour du Mali et du Burkina Faso.

B-FAST-personeel werden door de C-130 CH-08 (boordcommandant S. Delaunoy), op terugweg van Mali en Burkina Faso, opgehaald in N'Zerekore (Guinee) en via Dakar op 21 maart teruggebracht naar België.

Eindejaarsbezoek aan F-16 detachement in Jordanië

Van 26 tot 27 december bracht een Embraer generaal G. Van Caelenberge, chef Defensie, en de generaals van de Luchtcomponent en personeelsbeheer, naar Jordanië voor een eindejaarsbezoek aan de het Belgisch F-16 detachement (zes F-16's en 120 militairen) dat wordt ingezet in de strijd tegen de Islamitische Staat (IS) boven Irak. Vanuit Jordanië maakt het Belgisch detachement deel uit van de internationale coalitie in de strijd tegen de terreurgroep IS in Irak.
Sinds het begin van operatie Desert Falcon in september 2014 voerden de Belgische F-16's eind 2014 een driehonderdtal vluchten uit. Het ging vooral om verkenningsopdrachten en bombardementen met GPS- en lasergestuurde bommen op stellingen van IS en olieraffinaderijen.

Nieuwjaarsreceptie 2015

Op vrijdag 6 januari waren talrijke binnen- en buitenlandse genodigden aanwezig op de nieuwjaarsreceptie van de 15

Wing. Na de verwelkoming keek kolonel P. Mollet in zijn toespraak terug op het jaar 2014 en blikte hij in de toekomst.
In Brussel Military Airport transiteerden het voorbije jaar 23.000 passagiers waarvan 15.000 militairen. De tarmac van de 15 Wing werd in 2014 tweemaal ingenomen door de Amerikanen voor bezoeken van president B. Obama. 2014 was het eerste jaar waarin de ganse vloot van 19 vliegtuigen van de 15 Wing onder de operationele controle van het European Air Transport Command (EATC) stond. De geleasede A330 werd vervangen door een veel kleinere A321.
Kolonel P. Mollet vernoemde verder de deelname aan de operatie Sangaris in de Cenraal Afrikaanse Republiek; de ondersteuning van de Belgische militairen in Libanon, Afghanistan, Mali en Jordanië; de steun aan het "Programme de Parternariat Militaire" (PPM) in Congo; en de C-130 oefeningen Airlift Bloc Training, Red Flag en Special Forces in Yuma.

Visite de fin d'année au détachement F-16 en Jordanie

Du 26 au 27 décembre, un Embraer a emporté le général G. Van Caelenberge, chef de la Défense et les généraux de la Composante Air et des Ressources Humaines vers la Jordanie pour une visite de fin d'année au détachement F-16 belge (six CF-16 et 120 militaires) qui lutte contre l' État Islamique (EI) en Irak. Depuis la Jordanie, le détachement belge fait part de la coalition internationale en guerre contre le groupe terroriste EI en Irak.
Depuis le début de l'opération «Desert Falcon» en septembre 2014, les F-16 belges ont effectué fin 2014 quelques trois cents vols. Il s'agit surtout de vols de reconnaissance et des bombardements avec des bombes guidées GPS ou laser sur des positions EI et des raffineries de pétrole.

Réception de nouvel an 2015

Le vendredi 6 janvier, de nombreux invités belges et étrangers étaient présents à la réception de nouvel an du 15 Wing. Après l'accueil, dans son discours, le colonel P. Mollet a jeté un regard sur l'année 2014 et un coup d'œil vers le futur. L'an passé, quelques 23.000 passagers dont 15.000 militaires ont transité par le Brussel Military Airport
En 2014, le tarmac du 15 Wing a été occupé deux fois par les Américains pour des visites du président B. Obama. 2014 a aussi été la première année pendant laquelle toute la flotte des 19 avions du 15 Wing ont été sous contrôle opérationnel de l'European Air Transport Command (EATC).
L'A330 affrété a été remplacé par un A321 beaucoup plus petit.
Le colonel P. Mollet a évoqué ensuite la participation à l'opération Sangaris en République Centrafricaine, le support aux militaires belges au Liban, Afghanistan, Mali et Jordanie, le support au Programme de Partenariat Militaire (PPM) au Congo, et les exercices C-130 Airlift Bloc Training, Red Flag et Special Forces à Yuma.
Selon le Colonel, les restrictions du budget de la Défense en 2015 auront certainement des conséquences sur le fonctionnement du 15 Wing.
Après son discours, il a remis quatre chèques aux œuvres sociales du 15 Wing: FONAVIBEL, «l'International Multiple Sclerose Organisation» et deux nouvelles œuvres au Congo: le Fonds Renaissance pour les femmes de Bukavu et l'hôpital de la Mission Virgo Fidelis Kisantu.

F-16 belges en Pologne

En janvier 2015, quatre F-16 belges se sont déployés sur la base aérienne polonaise de Malborck pas loin de Gdansk. Ils assurent la surveillance de l'espace aérien à la frontière nord-ouest du territoire de l'OTAN. Dans cette mission de surveillance aérienne renforcée et commencée par les Français en avril 2014, les Belges succèdent aux Hollandais. En réaction à la crise de l'Ukraine, la surveillance de l'espace aérien Balte a été élargi en avril 2014 jusqu'à la frontière de l'enclave russe de Kaliningrad.
Cette mission associe les pilotes F-16 à un entrainement poussé avec les Mig-29 polonais. En préparation

Volgens de kolonel zullen de beperkingen van het budget van Defensie in 2015 zeker gevolgen hebben voor de werking van de 15 Wing.
Na zijn toespraak reikte hij vier cheques uit aan de Sociale werken van de 15 Wing: FONAVIBEL, de "International Multiple Sclerose Organisation" en twee nieuwe sociale werken in Congo: het Fonds Renaissance voor de Vrouwen van Bukavu en het hospitaal van de Missiepost Virgo Fideles Kisantu.

Belgische F-16's naar Polen

In januari 2015 ontplooide België vier F-16's op de Poolse luchtmachtbasis Malborck niet ver van Gdansk. Zij bewaken het luchtruim aan de noordwestelijke grens van het NAVO-grondgebied. De Belgen volgen de Nederlanders op in deze opdracht van verhoogde luchtbewaking, die de Fransen in april 2014 waren begonnen. Als reactie op de crisis in Oekraïne werd de bewaking van het Baltische luchtruim in april 2014 uitgebreid tot aan de grens van de Russische enclave Kaliningrad. Die opdracht koppelen de F-16 piloten aan een doorgedreven training met Poolse MiG-29's. In het vooruitzicht van deze NAVO-opdracht vloog reeds op 21 oktober 2014 een Embraer (boordcommandant D. Deygers) naar de basis Malborck met een verkenningsploeg.
Op 7 januari 2015 werd het eerste personeel van Kleine-Brogel met een Embraer (boordcommandant P. Mollet) naar Polen gebracht. In januari vlogen nog vier C-130's via Kleine-Brogel naar Malborck (twee op 5 januari, een op 8 januari en een op 12 januari) om alle personeel en materiaal ter plaatse te brengen.
Deze F-16 opdracht zal tot eind juni duren. Het F-16 personeel zal dus regelmatig afgelost worden met vliegtuigen van de 15 Wing Luchttransport.

Holocaust Memorial Day in Polen

-Op dindsag 27 januari 2015 was het 70 jaar geleden dat Sovjettroepen het grootste naziconcentratieskamp bevrijdden. In Auschwitz-Birkenau werd dit plechtig herdacht in aanwezigheid van een driehonderd overlevenden en twintigtal staatshoofden en regeringssleiders. België werd vertegenwoordigd door het vorstenpaar, premier C. Michel en minister van Buitenlandse zaken D. Reynders. Een Embraer (boordcommandant P. Mollet) bracht de Belgische vertegenwoordiging die dag naar Krakau.
Een tweede (boordcommandant F. Passagez) vloog via Luxemburg ook naar Krakau met groothertog Henri en groothertogin Maria Theresia. Zowel in de Belgische als in

de Luxemburgse delegatie reisden enkele overlevenden van het kamp mee.
– Twee dagen na de Memorial Day, steeg de Airbus A-321 (boordcommandant JL. De Beir) in Melsbroek op naar Krakau met aan boord een hondertal burger en militaire leerlingen van Belgische scholen voor een bezoek aan het kamp van Auschwitz-Birkenau. Van de 1,3 miljoen mensen die tussen 1940 en 1944 naar dit kamp zijn gestuurd overleefden slechts 200.000. Traditioneel organiseert Defensie de cette mission OTAN, un Embraer (commandant de bord D. Deygers) s'est déjà rendu le 21 octobre 2014 sur la base de Malborck avec une équipe de reconnaissance.
Le 7 janvier 2015, un Embraer (commandant de bord P. Mollet) à acheminé une première équipe de Kleine-Brogel vers la Pologne. En janvier quatre C-130 ont encore volé vers Malborck via Kleine-Brogel (deux le 5 janvier, un le 8 janvier et un le 12 janvier) pour amener sur place tout le personnel et le matériel.
Cette mission F-16 se tiendra jusque fin juin. Le personnel F-16 sera donc régulièrement relevé avec des avions du 15 Wing

Holocaust Memorial Day en Pologne

- Le mardi 25 janvier 2015, il y avait 70 ans que les troupes soviétiques avaient libéré le plus grand camp de concentration nazi. La cérémonie commémorative a eu lieu à Auschwitz-Birkenau en présence de quelques trois cents survivants et une vingtaine de chefs d'Etat et chefs de gouvernements. La Belgique était représentée par le couple royal, le premier-ministre C. Michel et le ministre de des Affaires Etrangères D. Reynders. Un Embraer (commandant de bord P. Mollet) a acheminé la représentation belge vers Cracovie.
Un deuxième (commandant de bord F. Passagez) s'est envolé via le Luxembourg avec le Grand-Duc Henri et la Grande-Duchesse Marie-Thérèse. Autant la délégation belge que luxembourgeoise étaient accompagnées de quelques survivants du camp.
- Deux jours après le Memorial Day, l'Airbus A321 (commandant de bord JL. De Beir) s'envole de Melsbroek vers Cracovie avec à son bord une centaine d'étudiants civils et militaires d'écoles belges pour une visite au camp d'Auschwitz-Birkenau. Des 1.3 millions de personnes qui ont été envoyées dans ce camp entre 1940 et 1944, seuls 200.000 ont survécu. La Défense organise traditionnellement une visite annuelle pour des écoles.

C-130 vers le Niger (Diffa) en combat contre Boko Haram

Le lundi 9 février, un C-130 a acheminé un team des Forces Spéciales vers Diffa au Niger où se trouve une grande base de l'Armée nigérienne à la frontière avec le Nigéria. L'UE et les USA y entraînent les armées du Niger et de quelques pays limitrophes dans le cadre du combat contre les terroristes envahisseurs de Boko Haram venant du Nigéria.
A son arrivée à Ndjamena (Tchad), L'équipage apprend que Boko Haram approche la ville de Diffa et qu'on ne peut donc pas y atterrir. Le team belge a pris la route vers la ville de Mao à la frontière entre le Tchad et le Niger.
L'équipage s'est envolé le 10 février vers Bamako (Mali) et le jour suivant il a continué vers le Congo et le Burundi. Dans ces deux pays, quelques missions ont été effectuées entre Kinshasa, Lubumbashi, Bujumbura, Kindu et Kananga dans le cadre du «Programme de Partenariat Militaire» (PPM). Le 17 février, l'équipage s'est envolé du Congo pour revenir à Melsbroek avec une escale de nuit à Bamako.

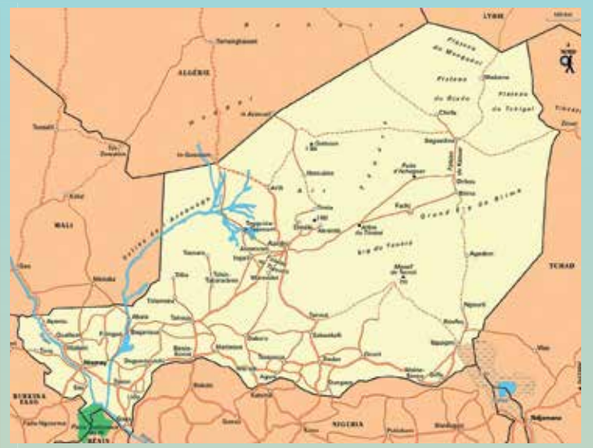
dit jaarlijks bezoek voor scholieren.

C-130 naar Niger (Diffa) in de strijd tegen Boko Haram

Op maandag 9 februari brengt een C-130 een team Special Forces naar Diffa in Niger waar een grote basis van het Nigerse leger gevestigd is op de grens met Nigeria. De EU en de VSA trainen er het leger van Niger en enkele buurlanden voor de strijd tegen de oprukkende terroristen van Boko Haram uit Nigeria.
Bij aankomst in N'Djamena (Tsjaad) kreeg de bemanning te horen dat Boko Haram de stad Diffa dicht genaderd was en er daar dus niet kon geland worden. Het Belgisch team reed met voertuigen naar de stad Mao op de grens tussen Tsjaad en Niger.
Op 10 februari vloog de bemannning naar Bamako (Mali) en de volgende dag door naar Congo en Burundi. In deze twee landen werden enkele opdrachten uitgevoerd in het kader van de "Programmes de Partenariat Militaires" (PPM) tussen Kinshasa, Lubumbashi, Bujumbura, Kindu en Kananga. Op 17 februari keerde de bemanning vanuit Congo terug naar Melsbroek met een overnachting in Bamako.

Training C-130 bemanningen in Yuma (Arizona)

Van 16 januari tot 10 februari verbleven vier bemanningen en personeel van de Special Forces (SF) met twee C-130's in het Marine Corps Air Station (MCAS) van Yuma in Arizona. Commandant F. Pattyn die in 2014 ervaring in Yuma had opgedaan, was opnieuw bevelhebber van het Belgsich detachement.
Door de bemanningen werden tactische opdrachten uitgevoerd met als doel infiltratie van de SF-teams door parachutage en recuperatie ervan door uitvoeren van een stormlanding. De bemanningen vlogen werd intensief met Night Vision Goggles (NVG).
Nu zijn zes bemanningen van het 20 Smaldeel NVG gekwalificeerd, wat volgens F. Pattyn zeer nuttig is voor operaties in landen waar een bedreiging bestaat tegen laagvliegende vliegtuigen zoals Mali of Irak. In dergelijke gevallen is het veilig om 's



Entraînement d'équipages C-130 à Yuma (Arizona)

Du 16 janvier au 10 février quatre équipages et du personnel des Special Forces (SF) ont été stationnés sur la Marine Corps Air Station (MCAS) de Yuma en Arizona. Le commandant F. Pattyn qui avait acquis de l'expérience en 2014 à Yuma était à nouveau commandant du détachement belge.
Les équipages ont effectué des missions tactiques avec comme objectif l'infiltration de team de SF par parachutages et leur récupération par atterrissages d'assaut. Les équipages ont effectués des vols avec utilisation intensive de Night Vision Goggles (NVG).
Six équipages de la 20 Escadrille sont maintenant qualifiés, ce qui, selon F. Pattyn est très utile surtout lors d'opérations dans des pays avec une menace contre des avions volant à basse altitude comme c'est le cas au Mali ou en Irak. Dans ces cas il est plus sécurisant d'atterrir ou de décoller de nuit.
Comme le système de cargo n'était pas encore installé dans la soute de l'A321, il a été fait appel à un Airbus A330 de Hyfly pour acheminer le personnel et le matériel vers Yuma et retour. Après avoir suivi un petit entraînement de rafraîchissement sur simulateur en vol, les équipages A321 de la 21 Escadrille étaient à nouveau prêts à voler en toute sécurité en A330.
Le 20 janvier l'A330 (4 pilotes: commandant de bord J. Hanssens, W. Meukens, P. Antoine et J. Debeir) s'envolait de Melsbroek avec le poids maximum au décollage de 230 tonnes dont 22 tonnes de passagers et fret. Après un vol non-stop de 13 heures, l'avion a atterri à Yuma. Le 23 janvier l'A330 a effectué son vol retour vers Melsbroek.
Le 5 février, l'A330 s'envole pour la deuxième fois vers Yuma (4 pilotes: K. De Winter, P. Antoine, T. Dewulf et J. Hanssens) pour revenir le 8 février à Melsbroek avec le personnel et le matériel. L'avion est reparti le même

nachts te landen of op te stijgen.
Omdat het cargosystem in de laadruimte van de A321 nog niet geïnstalleerd was, werd een beroep gedaan op een Airbus A330 van Hyfly om personeel en materiaal naar Yuma te brengen en terug. Nadat de bemanningen A321 van het 21 Smaldeel een korte opfrissingstraining op vluchtsimulator hadden uitgevoerd waren zij opnieuw klaar om veilig met de A330 te vliegen.
Op 20 januari steeg de A330 (4 piloten: boordcommandant J. Hanssens, W. Meukens, P. Antoine en J. Debeir) in Melsbroek op met maximun opstijggewicht van 230 ton waarvan 22 ton passagiers en vracht. Na een non-stop-vlucht van 13 uur landde het vliegtuig op Yuma. Op 23 januari keerde de A330 terug naar Melsbroek.
Op 5 februari vertrok de A330 voor de tweede keer naar Yuma (4 piloten: K. De Winter, P. Antoine, T. Dewulf en J. Hanssens) om op 8 februari met personeel en materiaal terug op Melsbroek te landen. Het vliegtuig vertrok dezelfde dag met een bemanning Hyfly naar Madagascar.

C-130 brengt Belgische ministers naar Goma

Op 22 februari tot 7 maart verbleef boordcommandant Koen Matton met zijn bemanning in Congo en Burundi in het kader van het "Programme de Partenariat Militaire" (PPM) dat België met deze twee landen heeft. Belgische onderrichters werden van Kindu naar Goma overgebracht om de door hen opgeleide Congolese militairen aan het werk te zien in de operaties tegen de "Forces Démocratiques de Libération du Rwanda" (FDLR). Voertuigen en materiaal werd door de bemanning overgevlogen van Kananga naar Kindu waar de Belgische opleiding van Congolese militairen geconcentreerd wordt.
Toen de ministers D. Reynders van Buitenlandse Zaken en A. De Croo minister van Ontwikkelingssamenwerking in Kinshasa landden voor een officieel bezoek, bracht de Hercules-bemanning hen op 23 februari voor een tweedaags bezoek naar Goma. Daar bezochten zij het lokale HK van de MONUSCO, een vluchtelingenkamp en enkele NGO'S.

Belgische militairen naar Irak in strijd tegen Islamitisch Staat (IS)

Na het sturen van F-16's in september 2014, zet België in februari 2015 ook militairen van de landcomponent in voor de strijd tegen IS in Irak. Op zaterdag 28 februari brengen twee C-130's 35 militairen van de Special Forces (20 onderrichters en 15 man voor de beveiliging) en hun materiaal naar Bagdad. Uit veiligheid landden beide bemanningen 's nachts met NVG.
Op een basis in de omgeving van Bagdad zullen de Belgen samen met Nederlandse en Noorse Special Forces Iraakse militairen opleiden voor de

strijd tegen IS. Zij zullen zes maanden in Irak blijven. Hun opdracht kadert in het programma "Buiding Partner Capacity" opgestart door de Amerikanen.

jour vers Madagascar avec un équipage Hyfly.

Des ministres belges vers Goma en C-130

Du 22 février au 7 mars, le commandant de bord Koen Matton et son équipage séjournent au Congo et au Burundi dans le cadre du Programme de Partenariat Militaire (PPM) conclut par la Belgique avec ces deux pays. Des instructeurs belges ont été acheminés de Kindu vers Goma pour y voir à l'œuvre des militaires Congolais qu'ils avaient entraînés dans des opérations contre les Forces Démocratiques de Libération du Ruanda (FDLR). Des véhicules et du matériel ont été acheminés par l'équipage de Kananga vers Kindu où la formation belge de militaires congolais est concentrée.
Quand les ministres D. Reynders des Affaires Etrangères et A. De Croo ministre de la Coopération au Développement atterrissent à Kinshasa pour une visite officielle, l'équipage Hercule les amènent le 23 février pour une visite de deux jours à Goma. Là, ils ont visité le QG local de la MONUSCO, un camp de réfugiés et quelques ONG.

Militaires belges vers l'Irak en combat contre l'Etat Islamique (EI)

Après l'envoi de F-16 en septembre 2014, la Belgique met aussi en œuvre des militaires de la Composante Terre dans la guerre contre l'EI en Irak. Le samedi 28 février, deux C-130 achemine 35 militaires des Special Forces (20 instructeurs et 15 personnes pour assurer la sécurité) et leur matériel vers Bagdad. Pour assurer la sécurité les deux équipages ont atterrit de nuit avec NVG. Sur une base dans la région de Bagdad, les belges, ensemble avec des Special Forces de Hollande et de Norvège, ils formeront des militaires irakiens dans leur lutte contre l'EI. Ils resteront en Irak six mois. Leur mission cadre dans le programme «Buiding Partner Capacity» initiée par les Américains.

L'Airbus A-321 vers la Suisse: Trois ans après la catastrophe de Sierre

Le vendredi 13 mars, l'A-321 (commandant de bord JL. De Beir) s'envole vers Genève avec 150 passagers à l'aller et au retour. Parmi eux, premier C. Michel, quelques ministres de son gouvernement, des membres des familles d'enfants décédés et des enfants qui ont survécu au drame.
Une cérémonie discrète a eu lieu à l'entrée du tunnel et un monument a été inauguré en mémoire aux 22 enfants belges et aux 6 accompagnateurs qui ont trouvé la mort le 13 mars 2012 lors du tragique accident de bus dans le tunnel.

Missions royales

La famille royale vers l'Inde en vacances

Du 21 au 30 décembre 2014, le Falcon-900 CD-01 (commandant de bord J. Coeckelberghs) emporte le roi et la reine et trois de leurs quatre enfants en Inde pour y passer les vacances de Noël. Le CD-01 a amené la famille vers l'idyllique Udaipur et la

De Airbus A-321 naar Zwitserland: Drie jaar na de ramp in Sierre

Op vrijdag 13 maart vliegt de A-321 (boordcommant JL. De Beir) heen en terug naar Genève met 150 passagiers aan boord. Onder hen premier C. Michel, een vijtal leden van zijn regering, familieleden van overleden kinderen en kinderen die het drama overleefden.
Aan de ingang van de tunnel vond een ingetogen plechtigheid plaats en werd een monument ingehuldigd om de 22 Belgische kinderen en de zes volwassenen te herdenken die op 13 maart 2012 de dood vonden bij het tragisch busongeval in de tunnel.

Koninklijke opdrachten

Koninklijke familie naar India op vakantie

Van 21 tot 30 december 2014 bracht de Falcon-900 CD-01 (boordcommandant J. Coeckelberghs) de koning en de koninigin en drie van de vier kinderen naar India om de kerstvakantie door te brengen. De CD-01 bracht de familie naar het idyllische Udaipur en de "roze stad" Jaipur.

World Economic Forum (WEF) in Davos

Van 21 tot 23 januari woonden koning Filip en koningin Mathilde het WEF bij in het Zwitserse Davos. Zij waren vergezeld van een Belgische delegatie van 30 personen waaronder premier C. Michel en Vlaams minister-predisent G. Bourgeois. Op 21 januari bracht een Embraer (boordcommandant D. Deygers) het gezelschap naar Zurich en twee dagen later werd het daar opgehaald door een ERJ (boordcommandant F. Passagez) voor de terugkeer naar België.

Koning Filip naar Saudie-Arabië

Op vrijdag 23 januari overleed koning Abdullah (90 jaar) van Saudi-Arabië die 's anderendaags werd begraven in een naamloos graf in de woestijn. Abdilla werd opgevolgd door koning Salman (79 jaar), de zevende koning van het land en zoals zijn vijf voorgangers zoon van Ibn Saud, de eerste koning van het land.
Van 24 tot 26 januari bracht de Falcon-900 (boordcommandant B. Masuy) koning Filip naar Ryad om er eer te bewijzen aan de overleden koning en kennis te maken met de nieuwe koning.

Ons vorstenpaar bij paus Franciscus

Embraer CE-03 (boordcommandant M. Campers) bracht op 8 en 9 maart ons vorstenpaar naar Rome voor een officieel bezoek aan paus Franciscus en het Vatikaan. Voor koning Filip en koningin Mathilde was het hun eerste bezoek sedert Filip koning werd. De koningin was op krukken na een val op skivakantie.
Zij waren vergezeld van hun naaste medewerkers, minister van Buitenlandse zaken D. Reynders en enkele journalisten.

Koning Filip met ministers van Onderwijs naar Berlijn

Van 12 tot 13 maart bracht de Embraer CE-03 (boordcommandant A. Vercauteren) koning Filip met een gevolg van een dertigtal personen naar Berlijn.
Nadat de koning ontvangen werd door de Duitse president J. Gauck, nam hij samen met de Belgische ministers van Onderwijs deel aan een Belgisch-Duitse werkvergadering over "alternerend leren", een systeem dat in het Duitse beroepsonderwijs al enkele jaren bestaat waarin leerlingen deeltijds op school en op de werkplaats opgeleid worden.

«ville rose» de Jaipur.

World Economic Forum (WEF) à Davos

Du 21 au 23 janvier le roi Philipe et la reine Mathilde ont participé au WEF dans la ville suisse de Davos.
Ils étaient accompagnés par une délégation belge de 30 personnes dont le premier ministre C. Michel et le ministre-président de la Région Flamande G. Bourgeois. Le 21 janvier, un Embraer (commandant de bord D. Deygers) les a amenés à Zurich, d' où, deux jours plus tard, un ERJ (commandant de bord F. Passagez) les ramené vers le Belgique.

Le roi Philippe avec les ministres de l'Enseignement vers Berlin

Du 12 au 13 mars, l'Embraer CE-03 (commandant de bord A. Vercauteren) a

amené le roi Philippe et sa suite d'une trentaine de personnes vers Berlin.
Après l'accueil du roi par le président allemand J. Gauck, le roi et les ministres de l'Enseignement de notre pays ont participé à une réunion de travail belgo-allemande qui concerne «l'apprendre autrement», un système qui existe déjà depuis plusieurs années dans l'enseignement professionnel allemand dans lequel les élèves sont formés partiellement à l'école et partiellement sur le lieu de travail.

Le roi Philippe vers l'Arabie Saoudite

Le roi Abdullah d'Arabie Saoudite (90 ans) est décédé le vendredi 23 janvier et comme le veut la tradition, il a été enterré le lendemain dans une tombe anonyme dans le désert. Le roi Salman (79 ans) succède à Abdullah et est le septième roi du pays. Comme ses cinq prédécesseurs il est le fils d'Ibn Saud, premier roi du pays décédé en 1953.
Du 24 au 26 janvier, le Falcon-900 (commandant de bord B. Masuy) a amené le roi Philippe à Ryad pour y rendre hommage au roi décédé et prendre connaissance avec le nouveau roi.

Notre couple royal auprès du Pape François.

L'Embraer CE-03 (commandant de bord M. Campers) a amené notre couple royal vers Rome pour une visite officielle au Pape François au Vatican.
Pour le roi Philippe et la reine Mathilde, c'était leur première visite depuis que Philippe est devenu roi. La reine se déplaçait avec des béquilles après une chute lors de vacances de ski. Ils étaient accompagnés par leurs collaborateurs proches, le ministre des Affaires Etrangères D. Reynders et quelques journalistes.

Restore Dakota, Winter 2014-2015