

# DAKOTA

*News*



66

Sept  
2015



**MiG-15**

**Angola 1975**

**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, archieven  
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@dakota15wing.be](mailto:secretariaat@dakota15wing.be)

Openingsuren: maandag & donderdag,  
van 14 tot 18U

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" :

15 Euro te storten op rekening nr. IBAN

BE11 4381 0641 2148 van de VZW

**Website :** [www.dakota15wing.be](http://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, archives

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](mailto: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](http://www.dakota15wing.be)

Webmaster : Vic Beliën

# IN DIT NUMMER :      DANS CE NUMÉRO :



*Driemaandelijks tijdschrift  
Editie 1/95*

*Périodique trimestriel  
Edition 1/95*

**Documentatie centrum van de 15de Wing  
Centre de documentation du 15<sup>ème</sup> Wing**

*Verantwoordelijke uitgever : J. Huybens : Editeur responsable*



Blz 3

Page 3

Blz 4

Page 4

Blz 8

Page 8

Blz 12

Page 12

Blz 14

Page 14

Blz 18

Page 18

Blz 21

Page 21

Blz 25

Page 25

Blz 27

Page 27

Editoriaal

Editorial

Inside Dakota

MiG-15 Zending naar Praag

MiG-15 Mission vers Prague

20 jaar Dakota News

20 ans de Dakota News

Evacuatie uit de hel van Angola

Evacuation de l'enfer de l'Angola

System operator C-130

The Atlas story (deel 15)

The Atlas Story (part 15)

The making of a book (Fatac)

15Wing in 2015

15 Wing en 2015



## Woord van de voorzitter

**D**e zomer is weer voorbij en dus belandt het tweede nummer van 2015 in uw brievenbussen. Het samenstellen van Dakota News 66 is een tamelijk moeilijke bevalling geweest. En dit door het tijdelijk uitvallen, wegens medische problemen, van onze hoofdredacteur Axel Vermeesch. We hebben nu zelf aan de lijve kunnen ondervinden dat het inderdaad juist is dat men het belang van een persoon in een organisatie maar waardeert als hij er niet meer beschikbaar is. Maar gezien geen Dakota News publiceren geen optie was, heeft de rest van het redactieteam zich volledig ingezet om toch een volwaardig nummer uit te brengen. En ik denk dat we daarin geslaagd zijn.

Het eerste nummer van Dakota News werd in 1995, twintig jaar geleden, gepubliceerd. In dit nummer kijken we even met een nostalgische blik terug op de geboorte van ons tijdschrift. Onze hoofdredacteur had een bijdrage klaar waarin hij nog eens 20 jaar verder in de geschiedenis van de 15 Wing terugging, en het relaas brengt van een bewogen periode in Angola in 1975. En dit artikel was dan weer de aanleiding om eens terug te blikken naar de beginperiode van de C-130 en de inzet van "System Operators" in de cockpit. Buiten de klassieke rubrieken is er dan nog het verhaal van hoe een MIG-15 in het Luchtvaartmuseum te Brussel terecht kwam. Ik wens jullie veel leesgenot.

Het werd al dikwijls aangekondigd maar eindelijk is het boek over de ervaringen van de leden van de Luchtmacht die dienden in de Force Aérienne Tactique Congolaise (FATAC) gerealiseerd, tenminste de Nederlandstalige versie. Verder in dit nummer leest u hoe het boek, onder impuls van Axel Vermeesch, met de titel "Wij waren er bij" tot stand kwam en waar u het kan kopen. Wij zijn terecht fier dat, onder de auspiciën van onze vereniging, het eerste boek gepubliceerd wordt over de weinig gekende inzet van personeel van de Belgische Luchtmacht in Congo van 1964 tot 1967. In het boek worden 474 namen hernomen, maar dat zijn ze echter nog niet allemaal. Zelfs bij de Historische Dienst van Defensie bestaat geen volledige naamlijst van het personeel FATAC. Dit toont een beetje de schmerzzone aan waarin het FATAC-avontuur zich in die periode afspeelt. We hopen dat met dit boek er toch enige erkenning en een grotere bekendheid bij een ruimer publiek komt.

En tot slotte nodig ik al onze leden en partners uit op ons jaarlijks Breughelfeest dat doorgaat op 9 oktober 2015. Schrijf u zo spoedig mogelijk in.

René Hoeben  
Voorzitter

## Le mot du Président

**L**'été est fini et le second numéro de l'année 2015 arrive dans vos boîtes aux lettres. La composition du Dakota News 66 fut plutôt laborieuse. Ceci suite à l'absence temporaire pour raison médicale de notre rédacteur en chef, Axel Vermeesch. Nous avons maintenant pu constater combien il est vrai que ce n'est que lorsqu'une personne n'est plus disponible que l'on apprécie son importance dans une organisation. Supprimer la publication du Dakota News n'étant pas une option, le comité de rédaction s'est donc appliqué à éditer un numéro complet et je pense que nous avons réussi.

Le premier numéro du Dakota News fut publié il y a vingt ans, en 1995. Dans ce numéro-ci, nous jetons un regard nostalgique sur la naissance de notre magazine. Notre rédacteur en chef nous avait préparé un article dans lequel il retourne encore 20 ans plus en arrière dans l'histoire du 15 Wing, pour nous relater la période agitée en Angola en 1975. Cet article nous incita à revenir sur les débuts du C130 et le déploiement de « System Operators » dans le cockpit. En plus des rubriques classiques, vous trouverez également l'histoire racontant comment un MIG 15 s'est retrouvé au Musée de l'Air à Bruxelles. Je vous souhaite beaucoup de plaisir à la lecture de ces articles.

Il fut annoncé à plusieurs reprises mais cette fois c'est une réalité : le livre sur l'expérience des membres de la Force Aérienne qui servirent dans la Force Aérienne Tactique Congolaise (FATAC) a été publié, du moins en version néerlandaise. Vous lirez plus loin dans ce numéro comment ce livre, intitulé « Nous y étions », a pris forme sous l'impulsion d'Axel Vermeesch et comment vous pouvez vous le procurer. Nous sommes très fiers de voir publié, sous les auspices de notre asbl, un premier livre sur cette période peu connue de l'histoire de notre ancienne colonie. Le livre cite 474 noms mais il en manque encore. Même le Service Historique de la Défense ne dispose pas d'une liste complète du personnel de la FATAC. Ceci illustre quelque peu la zone d'ombre qui enveloppe cette période. Nous espérons que ce livre suscitera une certaine reconnaissance et contribuera à une plus grande notoriété de cette période auprès du grand public.

Pour terminer, j'invite tous nos membres et leurs partenaires à participer au Buffet Bruegélien annuel qui aura lieu le 9 octobre 2015. Inscrivez-vous dès aujourd'hui.

René Hoeben  
Président

# Inside Dakota

J. Ackermans en R. Hoeben

## Terrorisme: Verhoogde veiligheid

Binnen Defensie wordt de alarmtoestand nog altijd op niveau 2 gehouden, maar sinds eind april worden nieuwe, enigszins soepelere procedures voor aanvragen van bezoeken en toegang tot het Kwartier Groenveld toegepast. Zo mochten wij toch enkele bezoeken aan ons Documentatiecentrum ontvangen (overzicht hieronder). Spijtig genoeg werden enkele eerder geplande bezoeken toch afgelast (Davidsfonds Zandbergen, NEOS Lubbeek, St Anna school BAAL, ...).

OPGELET voor individuele bezoeken dient u ons nog steeds vooraf te verwittigen, bij voorkeur via email [secretariaat@dakota15wing.be](mailto:secretariaat@dakota15wing.be). Indien u zich onaangekondigd aan het wachtlokaal aanmeldt is de kans groot dat u geen toegang krijgt.

Vanaf 12 mei kunnen wij, dankzij de inzet van Jean Dries, opnieuw elke 2e dinsdag onze vrienden de Para's ontvangen.

Bovendien lossen Jean Dries en Hubert Verstraeten elkaar sinds half mei opnieuw af om de "Sabena Modellers Club" regelmatig op te vangen.

## RESTORE Team

De restauratie werkzaamheden

aan onze DC-3 naderen hun voltooiing. Op 22 juni konden wij een aantal ontbrekende cockpit instrumenten afhalen op BruMil die ons, dank zij "Poly" Stevens, toegestuurd waren door Karl Kern van KRN Aviation Services (die ons ook al de "cowlings" voor de DC-3 bezorgde – waarvoor dank!) Alle instrumenten kregen een plaats in het dashboard en de



cockpitdeur werd vervaardigd en geplaatst door Paul De Landtsheer. Op dit ogenblik worden de bekledingen van de stoelen gewassen, waarna



J. Ackermans en R. Hoeben

## Terrorisme: Niveau d'alerte rehaussé

Au sein de la Défense, le niveau d'alerte est toujours maintenu au niveau deux, mais depuis la fin Avril, de nouvelles procédures, un peu plus souples, sont d'application pour les demandes de visites

corps de garde, il est probable que l'accès au quartier vous sera refusé.

Grâce aux efforts de Jean Dries, nous pouvons de nouveau, à partir du 12 mai, accueillir nos amis les Paras chaque 2e mardi du mois.

En outre, depuis la mi-mai, Jean Dries et Hubert Verstraeten se relayent de nouveau pour recevoir régulièrement le "Sabena Modellers Club".

## RESTORE Team

Les travaux de restauration de notre DC-3 approchent l'achèvement. Le 22 Juin, nous avons pu enlever au BruMil quelques instruments de cockpit manquants qui, grâce à notre «Poly» Stevens, ont été envoyés par Karl Kern de KRN Aviation Services (qui nous avait déjà procuré les «capotages» pour le DC-3 - merci!)

Tous les instruments ont reçu leur place dans le tableau de bord et la porte du cockpit a été fabriquée et installée par Paul De Landtsheer. A ce moment, les revêtements des chaises sont nettoyés, après quoi celles-ci seront placées dans la cabine. Encore quelques touches de peinture ici et là, et la préparation de la présentation officielle du 24 Septembre peut continuer.

Puisque, ce jour-là, tout devra être impeccable, les environs du "Square Dewit" sont nettoyés: le Pembroke est prêt à être repeint, le C-119 est rafraîchi, et les panneaux pour la description des appareils sont préparés.

## Axel Vermeesch : notre rédacteur en chef

Le 1er Juin, comme d'habitude, Axel guidait de façon très appréciée (mais provisoirement

et l'accès au quartier. Ainsi, nous avons déjà pu recevoir quelques visites à notre centre de Documentation (liste ci-dessous). Malheureusement, certaines visites prévues antérieurement, ont quand même été annulées (Davidsfonds Zandbergen, NEOS Lubbeek, école St Anna Baal ...).

ATTENTION pour les visites individuelles, vous devez toujours nous prévenir d'avance, de préférence par email au [secretariaat@dakota15wing.be](mailto:secretariaat@dakota15wing.be). Si vous vous présentez à l'improviste au

deze in de cabine op de zetels geplaatst worden. Dan rest er nog een lijkje verf hier en daar en de voorbereiding voor de officiële voorstelling op 24 september kan zijn gang gaan. Daar alles netjes moet zijn voor die dag wordt de omgeving van "Square Dewit" opgeruimd: de Pembroke wordt klaargemaakt om herschilderd te worden, de C-119 wordt opgefrist, en de panelen voor de beschrijving van de toestellen worden klaargemaakt.

### Axel Vermeesch : onze hoofdredacteur

Op 01 juni gaf Axel zoals gewoonlijk een zeer gesmaakte (maar voorlopig laatste) rondleiding aan NEOS Scherpenheuvel. 's Anderendaags kreeg hij volledig onverwacht medische problemen, die gelukkig spoedig behandeld konden worden. Hoewel er nog enkele maanden revalidatie en rust nodig zijn hopen we dat hij zich in een nabije toekomst terug zal kunnen inzetten voor Dakota News. Al zal dit met een merkkelijk lagere inzet moeten zijn en een betere medewerking van ons allen. Hij en zijn echtgenote zijn zojuist teruggekeerd van een welverdiende vakantie in Normandië. Wij wensen beiden goede moed en een volledig herstel.

### Drink 15 Wing

Op vrijdagmiddag, 26 juni organiseerde de



bevelhebber van de 15e Wing zijn trimestriële drink opnieuw in ons Centrum. Bij die gelegenheid worden gelauwerden, bevorderden, vertrekkers en gepensioneerden in de bloemetjes gezet en de nieuwe aanwinsten voorgesteld. Er waren opnieuw een aantal leden van de Wing die ons Centrum op die manier "ontdekten", en onze "Dakota" leerden smaken!

### Herdenkingsplechtigheid EINDHOVEN

Op 15 juli 2015 werd op het vliegveld van Eindhoven een



herdenkingsplechtigheid gehouden voor de slachtoffers van de ramp met de Hercules CH 06 in 1996. Onze v.z.w. "Dakota" was er vertegenwoordigd door Raymond Buekenhout, Johny Nys, Marc Henne en Carlos Pittoors. Deze plechtigheid,

pour la dernière fois) la visite de NEOS Scherpenheuvel. Le lendemain, complètement inattendu, il a été confronté à des problèmes médicaux qui, heureusement, ont pu être traités rapidement. Bien que quelques mois de rééducation et de repos seront nécessaires pour son complet rétablissement, nous espérons qu'il sera, dans un futur proche, en mesure de se consacrer de nouveau au Dakota News. Forcément, cette contribution sera

### Commémoration à EINDHOVEN

Le 15 Juillet 2015 une cérémonie a eu lieu à l'aéroport d'Eindhoven pour commémorer les victimes de la catastrophe avec le Hercules CH 06 en 1996. Notre association «Dakota» y était représentée par Raymond Buekenhout, Johny Nys, Marc Henne et Carlos Pittoors.



La cérémonie, organisée par la fondation « Stichting Herculesramp » a eu lieu sur la pelouse d'honneur construite à quelque 200 mètres du lieu de la catastrophe.

Deux rangées de 17 arbres le long des deux côtés de cette pelouse et 34 lanternes autour de la place centrale circulaire symbolisent les victimes.

Les sept survivants sont symbolisés par 7 torches verticales au centre de l'emplacement.

Après l'accueil, plusieurs participants citent des poèmes après quoi les noms des 34 décédés sont proclamés.

Les 34 bougies sont allumées et on dépose des couronnes au nom du Ministre Néerlandais de la Défense et au nom des sept survivants.

Ensuite, la sonnerie du Tattoo retentit, après quoi, deux minutes de silence sont observées.

Après un mot de remerciement prononcé par le Président de la Fondation, les participants et les enfants sont invités à déposer, les premiers les fleurs apportés, les derniers

considérablement limitée, ce qui exigera une plus grande implication de nous tous. Lui et son épouse viennent de revenir de vacances bien méritées en Normandie. Nous leur souhaitons à la fois la bonne humeur et un complet rétablissement.

### Drink 15 Wing

Le vendredi après-midi, 26 Juin, le commandant du 15e Wing organisait à nouveau son drink trimestriel dans notre Centre. Lors de cette réunion, les lauréats, les promus, les partants et les retraités sont mis à l'honneur et on présente les nouveaux arrivants. Il y avait de nouveau certains membres du Wing qui ont ainsi « découvert » notre Centre et appris à savourer notre "Dakota" !

georganiseerd door de Stichting Herculesramp, vond plaats op het ere perk aangelegd op een 200-tal meters van de plaats van de ramp.

Twee rijen van 17 bomen langs beide zijden van dit perk en 34 lantaarntjes rondom de

koperkwintet van de Regimentsfanfare "Garde Grenadiers en Jagers".

### FATAC boek

Als ultieme voorbereiding van de druk van de Nederlandstalige versie



cirkelvormige centrale plaats ervan staan symbool voor de slachtoffers.

De 7 overlevenden worden gesymboliseerd door 7 rechtopstaande fakkels in het midden van het perk.

Na de verwelcoming worden door verschillende aanwezigen gedichten voorgedragen waarna de namen van de 34 overledenen worden afgeroepen.

De 34 kaarsjes worden aangestoken en er worden kransen neergelegd in naam van de Nederlandse Minister van Defensie en in naam van de 7 overlevenden.

Nadien volgt de sonnerie van de Taptoe en wordt een stilte van 2 minuten in acht genomen.

Na een dankwoord uitgesproken door de Voorzitter van de Stichting worden de aanwezigen uitgenodigd de meegebrachte bloemen en de kinderen hun zelfgemaakte tekeningen neer te leggen.

Enkele oudgedienden van de 15 Wing legden ook een bloementuil neer.

De muzikale omlijsting van de ganse plechtigheid werd verzorgd door het

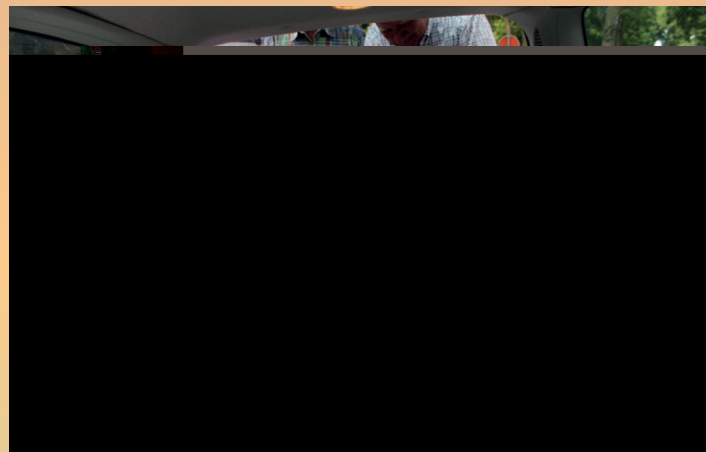
vergaderde de redactieraad nog snel enkele keren in versneld tempo, zodat onze redacteur Axel Vermeesch, Jan Baras en Michel Neyt de eerste druk in de drukkerij van de Krijgsmachten konden ophalen op donderdag 23 juli!

Vanaf nu kunnen wij dit verdienstelijk werk voor 20 € te koop aanbieden in onze "shop".

Ondertussen is de redactieraad natuurlijk druk bezig om de Franstalige versie zo snel mogelijk klaar te stomen!

### Jaarlijkse "RESTORE BBQ"

Op maandag 10 augustus organiseerden wij onze traditionele "RESTORE BBQ". Het zestigtal deelnemers



leurs dessins préparés personnellement à la maison.

Quelques vétérans du 15e Wing ont également déposé un bouquet de fleurs.

L'encadrement musical de l'ensemble de cette cérémonie a été réalisé par le quintette de cuivres de la Fanfare régimentale "Garde Grenadiers en Jagers"

### Fête Nationale

Traditionnellement, le 21 Juillet, trois C-130 du 15e Wing ont participé au défilé aérien à l'occasion de la Fête nationale. Malheureusement cette année, les membres de la famille du personnel n'ont pas pu monter à bord des avions en raison de la sécurité accrue.

### Livre FATAC

Comme préparation ultime à l'impression de la version Néerlandaise, le comité de rédaction s'est réuni encore plusieurs fois à un rythme accéléré. Ainsi, le jeudi 23 Juillet, notre éditeur Axel

Vermeesch, Jan Baras et Michel Neyt ont pu aller reprendre cette première édition à l'imprimerie des Forces armées!

Dès maintenant, nous pouvons vous offrir cet œuvre méritoire dans notre "boutique" pour 20 €.

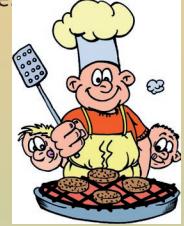
Entretiens, le comité de rédaction est évidemment très occupé à terminer la version française dès que possible!

### "RESTORE BBQ" annuel

Le lundi 10 Août, nous avons organisé notre "RESTORE BBQ" traditionnel. La soixantaine de participants était, comme d'habitude, principalement constitué de nos bénévoles avec leur partenaire, et d'un certain nombre d'invités que nous voulons remercier de cette façon pour leur soutien et leur coopération. Comme de coutume, M. Norbert Niels nous régala d'un excellent apéritif et dessert. Puisque le Mess était fermé, nous



avons dû faire appel à nos épouses qui nous ont préparé un « salad bar » merveilleux et très varié. Bien sûr, nous remercions aussi les membres du RESTORE Boxcar qui se sont occupés des feux et qui avaient fourni et installé des tables et des chaises supplémentaires, ainsi que tous les collaborateurs qui nous ont beaucoup aidés à tout préparer, puis à débarrasser et à faire la vaisselle



bestond zoals gewoonlijk voornamelijk uit onze vrijwilligers met hun partner, en een aantal genodigden die wij op die manier willen danken voor hun steun en medewerking. De heer Norbert Niels vergastte ons traditiegetrouw op een uitstekend aperitief en dessert. Door sluiting van de mess dienden we beroep te

doen op onze echtgenotes die ons een prachtige salad bar samenstelden. Wij danken natuurlijk de leden van RESTORE BOXCAR die aan de vuren stonden en zorgden voor extra tafels en stoelen, maar ook alle medewerkers die ons hielpen alles voor te bereiden, op te stellen, en nadien af te ruimen en af te wassen.



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

30/04 : Davidsfonds Kampenhout  
06/05 AVIA : Algemene Vergadering  
07/05 : groep DEVOS  
01/06 : NEOS Scherpenhevel  
08/06 : Vereniging van Oudstrijders, Veteranen en Militairen van Ternat  
11/06 : Koperen Passer Antwerpen  
29/06 : VTB Cultuur Limburg

### ***Oproep tot onze leden***

#### ***Vorbereitung van nieuwe EXPO***

***Wie kan ons voorwerpen bezorgen en/of uitlenen over vliegkledij, survie uitrusting, NBC-bescherming en Medische uitrusting uit de tweede helft van de vorige eeuw?***

***Na de tentoonstelling zullen alle uitgeleende voorwerpen en documenten terugbezorgd worden***

### ***Appel à nos membres***

#### ***Nouvelle EXPO en perspective***

***Qui peut nous procurer ou offrir en prêt des objets et/ou des documents concernant l'équipement de vol, de survie, de protection NBC, ou du matériel médical de la seconde moitié du siècle dernier?***

***Après l'exposition, tous ces objets et documents prêtés seront retournés.***

# MiG-15 Zending naar Praag

# MiG-15 Mission vers Prague

Door André Janssens

De luchtvaartmusea in gans de wereld zijn voortdurend bezig om te trachten hun verzameling(en) uit te breiden en te diversifiëren, met zo veel mogelijk verschillende vliegtuigtypes uit alle periodes van de luchtvaartgeschiedenis. Zo ook het Koninklijk Legermuseum/Afdeling luchtvaart te Brussel, ook al beschikt het reeds over een zeer uitgebreide en interessante verzameling. Een middel hiertoe is het uitwisselen van objecten met andere musea.

## Naar de gouden stad

In 1989 had het Luchtvaartmuseum van Brussel een ruilovereenkomst afgesloten met het museum van Praag, toen nog de hoofdstad van Tsjecho-Slovakije. Brussel had een Gloster Meteor 8 in aanbidding, Praag kon in de plaats een MiG-15 afstaan.



Zodra de beslissing gevallen was om de ruil te laten doorgaan moest het transport geregeld worden. Verschillende mogelijkheden werden onderzocht: weg, spoor, luchttransport... Uiteindelijk werd beslist om het vervoer langs de lucht te laten gebeuren, maar ook een deel van het toestel werd langs de weg naar Praag gevoerd (vleugels en motoren). Het bleek immers niet mogelijk om de romp en het landingsgestel in de cargo van een C-130H te transporteren.

Alvorens het zover was diende een lange diplomatieke weg afgelegd te worden : Praag bevond zich indertijd immers nog achter het Ijzeren Godijn, de Muur stond nog altijd overeind.

Maar op 1 maart 1989 waren we zover en een C-130H vertrok in de voormiddag naar Tsjecho-Slowakije. Aan boord Hervé Donnet, Jean Booten en Christian Bury van het museum en ik zelf, als vertegenwoordiger van de Dienst Public Relations van Staf Luchtmacht. De romp van de Meteor staat in ons midden. Het luchtvaartmuseum van Praag bevindt zich op het vliegveld

Tous les musées aéronautiques du monde entier essayent continuellement d'enrichir et de diversifier leur(s) collection(s) avec autant de types d'avions différents que possible et ce, en essayant de couvrir toutes les périodes de l'histoire de l'aéronautique. C'est aussi le cas du Musée Royal de l'Armée/Section Air et Espace de Bruxelles qui dispose déjà d'une collection intéressante d'une très grande variété. Un moyen pour y parvenir est l'échange d'objet avec d'autres musées.

## Vers la ville d'or

En 1989, le Musée de l'Aéronautique de Bruxelles avait conclu un accord d'échange avec le musée de Prague, à ce moment encore, capitale de la Tchécoslovaquie. Bruxelles offrait un Gloster Meteor 8 et Prague pouvait céder un Mig-15.

Une fois que la décision de permettre l'échange fût prise, il fallait en organiser le transport. Différentes solutions ont été envisagées : par la route, le chemin de fer, le transport aérien... Il a finalement été décidé d'organiser le transport par air, mais une partie de l'avion a aussi été acheminé par la route vers Prague (les ailes et les moteurs). Il semblait tout juste possible de transporter le fuselage et le train d'atterrissage dans le cargo d'un C-130H.

Avant d'en arriver là, il a fallu parcourir un long cheminement diplomatique : Prague se trouvait à ce moment toujours derrière le Rideau de Fer, le Mur était toujours debout.

Mais le 1 mars 1989 nous y étions. Un C-130H partait l'après-midi vers la Tchécoslovaquie. A bord, Hervé Donnet, Jean Booten du musée et moi-même comme représentant du Service Relations Publiques de l'Etat-Major de la Force Aérienne. Le fuselage du Gloster est au milieu de nous.

Le musée de l'aéronautique de Prague se trouve sur l'aérodrome



de Kbely (\*) au nord-est de la ville. Nous sommes pourtant obligés d'atterrir d'abord en premier lieu sur l'aérodrome international



van Kbely (\*) in het noordoosten van de stad. Wij worden echter verplicht om eerst te landen op het internationale vliegveld Praag-Ruzyne, (in 2012 omgedoopt tot Vaclav Havel airport), waar de eerste formaliteiten dienen te gebeuren. Ons vliegtuig wordt ondertussen geïnspecteerd door de Tsjechoslovaakse douane. Tamelijk snel kunnen wij weer de lucht in voor een zeer korte vlucht, de afstand tussen beide vliegvelden bedraagt nauwelijks een dertigtal kilometer.

### Een uitstekende ontvangst

In Kbely worden wij zeer hartelijk ontvangen door de directeur van het museum, kolonel Janecka, naast een militaire delegatie van een achttal officieren, waaronder een reserve-officier die optreedt als tolk, in het burgerleven is hij leraar Frans. Er wordt ons een lichte lunch aangeboden, waarna wij kunnen kennismaken met het museum en vooral voor het eerst de



MiG-15 kunnen bewonderen die met ons mee terugvliegt naar Brussel. Het toestel blijkt in een onberispelijke staat en zou, volgens de museumdirecteur, zonder veel inspanningen snel terug vliegklaar gemaakt kunnen worden

In de late namiddag begint men met het lossen van de Meteor, die er – eerlijk gezegd – veel minder goed uitziet dan de Tsjechische MiG... Het is moeilijk werken omdat de Tsjechen niet over het geschikte materieel beschikken. Onze loadmaster weet echter van wanten en dankzij zijn inzicht en kunde worden alle moeilijkheden opgelost. Terwijl wij toekijken keuvel ik wat met de tolk, toevallig was bij ons in het nieuws geweest dat de schrijver Vaclav Havel\*\* net weer eens opgepakt was wegens kritiek in zijn toneelstukken op het regime. Ik bega de fout om hierover een vraag te stellen aan mijn gesprekspartner. Hij antwoordt niet maar gaat onmiddellijk naar zijn overste, een kolonel, en terwijl zij met mekaar praten kijken zij naar mij. Ik besef meteen dat dit onderwerp taboe is, in zoverre zelfs dat ik vanaf dan een chaperon krijg, een kapitein die de rest van de dag geen meter van mijn zijde wijkt. Zelfs als wij 's avonds de prachtige oude stad bezoeken, waarbij wij iets gaan drinken in een typisch café, volgt hij mij overal – tot in de toiletten! Mijn houding was blijkbaar zeer verdacht, kritische vragen werden nu eenmaal niet gesteld in een land dat bij het Oostblok hoorde.

Er even tussen uit

Na het bezoek aan deze prachtige stad, met al zijn mooie monumenten en de beroemde Karlsbrücke, worden wij door onze gastheren geëscorteerd naar het militaire pension waar wij zijn ondergebracht en waar wij verondersteld worden te

de Praag- Ruzyne (en 2012 rebaptisé en Vaclav Havel airport) pour y effectuer les premières formalités administratives. Notre avion est inspecté entre-temps par les douanes tchécoslovaques. Nous pouvons reprendre l'air assez rapidement pour un vol très court, la distance entre les deux aérodomes est à peine une trentaine de kilomètres.

### Un accueil remarquable

A Kbely, nous sommes très cordialement accueillis par le directeur du musée, le colonel Janecka, accompagné d'une délégation militaire d'une huitaine d'officiers dont un officier de réserve qui est notre interprète et qui, dans le civil est professeur de français. Un léger lunch nous est offert, après quoi, nous pouvons faire connaissance avec le musée et, pour la première fois, nous pouvons admirer le Mig-15 qui reviendra avec nous vers Bruxelles. L'appareil semble être dans un état impeccable et pourrait, selon le directeur du musée, sans grands efforts être rapidement remis en ordre de vol.

En fin d'après-midi, nous commençons le déchargement du Gloster Meteor qui, très honnêtement, a une bien moins bonne apparence que le Mig Tchèque...le travail est difficile parce que les tchèques ne disposent pas du matériel adéquat. Notre loadmaster en connaît cependant un bout et grâce à son expérience et son adresse, toutes les difficultés ont pu être résolues. Pendant que nous observons les manœuvres, je papote un peu avec l'interprète. Par le plus grand des hasards, nous avons appris que l'écrivain Vaclav Havel\*\* venait d'être à nouveau incarcéré pour avoir critiqué le régime dans sa pièce de théâtre. J'ai commis l'erreur de poser une question à ce sujet à mon interlocuteur. Il ne me répond pas, mais va immédiatement chez son supérieur, un colonel, et alors qu'ils se parlent, ils ne cessent de me regarder. Je réalise immédiatement que ce sujet est tabou, si bien qu'un capitaine m'est adjoint comme chaperon. Pour le reste de la journée il restera à moins d'un mètre



de moi. Même quand au soir, nous visitons cette magnifique ville ancienne et que nous allons boire un verre dans un café typique, il me suivait partout – jusqu'aux toilettes ! Mon attitude était clairement suspecte, des questions critiques ne peuvent simplement pas être posées dans un pays qui appartient au Bloc de l'Est.

Une petite sortie

Après la visite de cette merveilleuse ville, avec tous ses beaux monuments et le célèbre pont Karlsbrücke, nous sommes

blijven tot de volgende morgen. Het is dan een uur of elf, en de boordcommandant besluit dat dit een beetje te vroeg is om al naar bed te gaan. Wij sluipen terug naar buiten en begeven ons naar het nabij gelegen hotel International, waar blijkbaar een



soort nachtclub gevestigd is. Om daar iets te kunnen gebruiken hebben wij echter Tsjechische Kronen nodig, de lokale munt. In het hotel, aan de receptie, is een wisselkantoor en dat is nog open. Wanneer wij daar onze dollars aanbieden om ze om te wisselen, pleegt de bediende een telefoontje en hij sluit zijn wisselkantoor; hij wenkt ons naar de lift, laat deze halt houden op een bepaalde verdieping, waar zijn kompaan instapt. Deze haalt een dikke bundel bankbiljetten (Kronen) boven, en biedt deze aan tegen een koers die merkkelijk voordeliger is voor onze Amerikaanse Dollars dan de officiële wisselkoers. Wij hebben er niet zoveel nodig om iets te gaan drinken en de koop is snel beklonken: we kunnen een glas bestellen in de bar. Zo maakten wij onverwacht kennis met de parallelle economie van een Oostblokland.

Wij blijven niet lang hangen in deze nachtclub, per slot van rekening is het meer een gewoon café, en 's anderendaags moet de MiG geladen worden en gaan wij met onze gastheren nog eens naar de oude stad, met onder meer een bezoek aan het beroemde Wenceslaszplein, alvorens terug te keren naar Melsbroek. Het inladen van de MiG loopt niet van een leien dakje, het staartvlak komt te hoog (slechts 2 cm speling!) en het vliegtuig moet zo klein mogelijk gemaakt worden. Maar het lukt en de cargodeur kan gesloten worden: binnen een paar uur kunnen wij vertrekken.

Terug in de stad zoeken wij een mogelijkheid om onze overtollige Kronen uit te geven. Wij worden door onze gastheren naar een winkel geleid die uitsluitend Boheems kristal verkoopt, van zeer dure stukken tot doorsnee bloemenvazen. Zelf koop ik een van deze laatste – ze staat thuis nog steeds ergens in de kast.

### Epiloog

Als wij terug zijn in Melsbroek zit voor mij de zending er op. Het lossen van de MiG, het overbrengen naar het museum, dat wordt allemaal uitgevoerd door de specialisten.

Enkele dagen later krijgen wij een uitnodiging van de Tsjechoslovaakse ambassade. Wij worden verwacht in de residentie van de ambassadeur in Ukkel om te klinken op de goede afloop van de uitwisseling tussen de musea. We zijn er met zijn allen en de receptie verloopt in een gemoedelijke sfeer.

Nog een paar dagen later krijg ik een oproep van de militaire veiligheid, SGR, waar ik op de rooster gelegd wordt en vragen

escortés par nos hôtes vers la pension militaire où nous sommes hébergés et où nous sommes censés rester jusqu'au matin. Il est alors environ onze heures et le commandant de bord décide que c'est un peu tôt pour aller déjà au lit. Nous ressortons en douce et nous nous rendons à l'hôtel International situé tout près et où il semble y avoir une sorte de nightclub. Pour pouvoir y consommer quelque chose il nous faut absolument des couronnes tchèques, la monnaie locale. A l'hôtel, à la réception, il y a un bureau de change et il est encore ouvert. Quand nous présentons nos dollars pour faire le change, l'employé donne un coup de téléphone et ferme son bureau de change. Il nous dirige vers l'ascenseur, l'arrête à un certain étage où l'attend son compagnon qui embarque. Ce denier sort une grosse liasse de billets de banque (Couronnes), et les propose à un cours de change bien plus avantageux pour nos dollars américains que le cours officiel. Nous n'avons pas besoin d'autant pour aller boire un verre et l'affaire est rapidement conclue : nous pouvons commander une boisson au bar. C'est comme ça que nous avons fait connaissance avec l'économie parallèle dans un pays du Bloc de l'Est.

Nous ne nous éternisons pas dans ce nightclub, ce n'est en fait rien de plus qu'un café normal et demain le MiG doit être chargé, puis nous irons encore une fois visiter la vieille ville avec nos hôtes avec en plus, une visite de la fameuse Wenceslaszplein avant de reprendre la direction de Melsbroek. Le chargement du MiG ne marche pas comme sur des roulettes. L'empennage est trop haut et l'avion doit être rabaissé au maximum. Mais ça marche, et la porte du cargo peut être fermée. Deux heures plus tard nous sommes prêts.

De retour en ville, nous cherchons une possibilité pour dépenser le reste de nos couronnes. Nos hôtes nous amènent vers un magasin qui vend exclusivement du cristal de Bohême depuis des pièces très chères à des vases plus abordables. En ce qui me concerne, je m'achète un de ces derniers – qui se trouve toujours chez moi quelque part dans une armoire

### Epilogue

A notre retour à Melsbroek la mission est terminée pour moi. Le déchargement du MiG, son acheminement vers le musée..., le tout est assuré par des spécialistes.

*A. Janssens, Col Janecka, Christian Bury*



Quelques jours plus tard, nous recevons une invitation de l'ambassade de Tchécoslovaquie. Nous sommes reçus à la résidence de l'ambassadeur à Uccle pour trinquer sur le bon déroulement de l'échange entre les deux musées. Nous y allons tous, et la réception se déroule dans une ambiance agréable.

moet beantwoorden over zowat alles wat er tijdens onze zending in Praag gebeurd is en over de receptie bij de ambassadeur, wie ik daar ontmoet heb, waarover er gepraat is, en meer van die onzin. Ik hou me zoveel mogelijk op de vlakke, er valt ook niets te vertellen.

De laatste episode van dit verhaal is de officiële voorstelling in het Luchtvaartmuseum van de MiG-15. Dit gebeurt met een kleine plechtigheid, in aanwezigheid van de Tsjechoslowaakse ambassadeur en kolonel Janecka, die voor deze gelegenheid naar Brussel is mogen komen, en verscheidene luchtmacht autoriteiten. Momenteel maakt het toestel deel uit van de grote verzameling in de centrale hal van het museum.

### \*Het vliegveld van Kbely en zijn museum

*Kbely is het eerste en oudste militaire vliegveld van Tsjechoslovakije. Het werd geopend in 1918 en ligt ten noordoosten van Praag, op een twaalf kilometer van het centrum. In zijn bijna 100-jarige geschiedenis heeft het gediend als eerste luchthaven van Praag en was het vertrekpunt van de eerste commerciële vlucht van Czechoslovak Airlines (naar Bratislava) in 1923. Talrijke airshows werden er gehouden tijdens het interbellum. Het was dan ook bijna vanzelfsprekend dat het grootste luchtvaartmuseum van Tsjechoslowakije, thans de Tsjechische Republiek, hier zijn thuishaven zou vinden. Momenteel wordt Kbely voornamelijk gebruikt voor het luchttransport van de Tsjechische luchtmacht.*

*Het museum werd opgericht in 1968. Met het oog op zowel de kwaliteit als de kwantiteit van zijn collectie wordt het beschouwd als een der grootste luchtvaartmusea van Europa. Momenteel bestaat de collectie uit 275 vliegtuigen, waarvan er 85 tentoongesteld worden in vier overdekte expositieruimtes. Vele van de bewaarde vliegtuigen zijn uniek in de wereld. Zo is er het enige door Tsjechië gebouwde type van de Me-262 Schwalbe te zien, naast twee van de originele types van de Nazi's, in Duitsland gebouwd.*

### \*\* Vaclav Havel (1934 – 2011)

Als belangrijk dissident van het communistische regime in zijn land, werd de dichter en toneelschrijver vele malen in de gevangenis opgesloten, in een poging om hem het zwijgen op te leggen. Op 27 november 1989 vond de "fluwelen revolutie" plaats en werden de Communisten afgezet. Het nieuw verkozen parlement, o.l.v. Alexander Dubček, droeg Havel voor als nieuwe president van Tsjechoslovakije, op 29 december legde hij de eed af. Hij zou drie jaar president blijven van Tsjechoslovakije, tot in 1993, toen de scheiding tussen de Tsjechische Republiek en Slowakije een feit werd en de twee landsdelen ieder hun eigen weg gingen. Havel zou ook de volgende drie jaar nog president blijven van Tsjechië.



### Vervolg...

*In 1994 zou een tweede ruil plaatsvinden tussen beide musea. Toen bracht een C-130 een T-6 Harvard naar Praag, in ruil voor een YAK-11 "Moose"*

Quelques jours plus tard encore, je suis appelé par la sécurité militaire, SGR, où je suis mis sur le gril et je dois répondre à des questions sur pratiquement tout ce qui s'est passé lors de notre mission à Prague et sur la réception chez l'ambassadeur, qui j'y ai rencontré, de quoi nous avons parlé et d'autres absurdités. Je reste très superficiel. Il n'y par ailleurs rien à raconter.

Le dernier épisode de ce récit est la présentation officielle du Mig-15 au Musée de l'Air et de l'Espace. Une petite cérémonie est organisée en présence de l'ambassadeur de Tchécoslovaquie et le colonel Janecka, qui a pu se rendre à Bruxelles pour l'occasion, et différentes autorités de la Force Aérienne. L'appareil se trouve actuellement dans la grande collection du hall central du musée.

### \*L'aérodrome de Kbely et son musée

*Kbely est le premier et le plus ancien aérodrome de la Tchécoslovaquie. Il a été ouvert en 1918 et se trouve au nord-est de Prague, à une douzaine de kilomètres du centre. Dans son histoire qui couvre une centaine d'années, il a été le premier aérodrome de Prague et la base de départ du premier vol commercial de la Czechoslovak Airlines (vers Bratislava) en 1923. Plusieurs meetings aériens y ont été tenus durant l'Entre-deux-guerres. Il était donc presque évident que le plus grand musée de l'Air de Tchécoslovaquie, maintenant de la République Tchèque, se retrouve sur sa base-mère.*

*Le musée a été érigé en 1968. En tenant compte tant de la qualité que de l'aspect quantitatif de sa collection il est considéré comme le plus grand musée aéronautique d'Europe. Sa collection actuelle compte 275 avions, dont 85 sont présentés dans quatre espaces d'expositions couverts. Beaucoup d'avions conservés sont des pièces uniques au monde. Nous pouvons ainsi y voir le seul avion Me-262 Schwalbe construit par la Tchéquie à côté de deux types originaux des Nazis.*

### \*\* Vaclav Havel (1934 – 2011)

Comme célèbre dissident du régime communiste dans son pays, le poète et auteur dramaturge a souvent été enfermé en prison pour essayer de le faire taire. Le 27 novembre 1989 a vu la « Révolution de Velours » qui a précipité la chute des Communistes. Le parlement nouvellement élu, dont Alexander Dubček, nomme Havel comme nouveau président de la Tchécoslovaquie. Il prête serment le 29 décembre. Il restera trois ans comme président de la Tchécoslovaquie, jusqu'en 1993 quand la scission entre la Tchéquie et la Slovaquie devient un fait et que chacune des parties va son propre chemin. Havel restera encore trois ans président de la Tchéquie.

### Suite...

*En 1994, un deuxième échange du même genre eut lieu entre les deux musées. Un C-130 ammenait un T6 Harvard à Prague, il revenait avec un YAK-11 "Moose".*

# DAKOTA News viert zijn 20ste verjaardag

**D**e tijd gaat snel en het was me bijna ontsnapt dat het eerste Dakota News nummer twintig jaar geleden verschenen is. Dit kunnen we toch niet onopgemerkt laten voorbijgaan. Dus ben ik even in ons archief het nummer gaan opzoeken. Het was een zwart wit uitgave van 16 bladzijden en werd gedrukt door de drukkerij van de Krijgsmacht (nu Defensie). Ik stel voor om dit samen even te doorlopen om aldus een idee te krijgen wat er toen zoal leefde in de vzw Dakota.

Uit het voorwoord van de plaatsvervangende voorzitter/directeur Kolonel Vlieger b.d. Jo Huybens blijkt de "voorzichtige" ambitie om van Dakota News vier nummers per jaar te publiceren, namelijk in principe één nummer per trimester.

*En ziehier dan de bescheiden eerste uitgave van ons tijdschrift, dat in principe éénmaal per trimester zal verschijnen. Om dit doel te verwezenlijken zal er inhoud, energie, ideeën en tijd nodig zijn ; het kan dus zeker niet de zaak zijn van één persoon, en ik reken vurig op de medewerking en inzet van iedereen om er een levendige publicatie van te maken, die de interesse van de lezer kan opwekken en vasthouden.*

Het was inderdaad iets te ambitieus want in de eerste zes jaar (tot 2000) werden slechts 13 nummers uitgebracht. Het vraagt inderdaad enorm veel energie om drie volwaardige Dakota News tijdschriften per jaar uit te brengen. Aan de oproep voor medewerking van mijn voorganger in 1995, en die we sindsdien reeds meerdere malen herhaald hebben, werd blijkbaar te weinig gevolg gegeven. Dat we er in 2001 tot en met 2009 in geslaagd zijn om ieder jaar, om de drie maanden, een mooi nummer uit te brengen kon alleen dankzij de volledige en enthousiaste inzet van onze hoofdredacteur Axel Vermeesch. We kunnen hem hier niet genoeg voor danken. In 2010, naar aanleiding van ons vijftigste nummer zijn we dan toch, op voorstel van onze hoofdredacteur, omgeschakeld naar drie nummers per jaar maar met behoud van hetzelfde totaal aantal pagina's. We hopen dit ook in de toekomst te kunnen doen.

Het is normaal dat in het eerste tijdschrift van een vereniging deze zijn bestuurders, doelstellingen enz... voorgesteld worden. Zo leren we dat het eerste bestuur uit negen leden bestond (nu 11) met de korpscommandant 15 Wing, Kol VI Van Eeckhout, als voorzitter. Sinds de wijzigingen van het statuut in 2004 is de korpscommandant de facto erevoorzitter met stemrecht. Ook vinden we de namen van de huidige bestuurders Axel Vermeesch, Jos Ackermans en Raymond Buekenhout reeds terug in die lijst. Ook een proficiat waard!

Van bij de oprichting heeft de vzw Dakota er aan gehouden hun dank uit te drukken aan allen die onze vereniging vol gesteund hebben door hen een erelidmaatschap aan te bieden. Zo werden de eerste vijf ereleden aangekondigd in Dakota News 1.

# DAKOTA News fête son 20ème anniversaire

**L**e temps file et je suis presque passé à côté de l'événement : il y a vingt ans que le premier Dakota News paraissait. Nous ne pouvions pas laisser passer cet anniversaire inaperçu. J'ai donc activement recherché ce numéro. C'était une édition noir et blanc de 16 pages imprimée par l'imprimerie des Forces Armées (maintenant Défense). Je vous propose de la parcourir ensemble et de là, imaginer comment L'ASBL Dakota vivait en ce temps-là.

De la préface du remplaçant président/directeur, le Colonel aviateur e.r. Jo Huybens nous apparaissent les ambitions « prudentes » : publier le Dakota News quatre fois par an, soit, en principe un numéro par trimestre

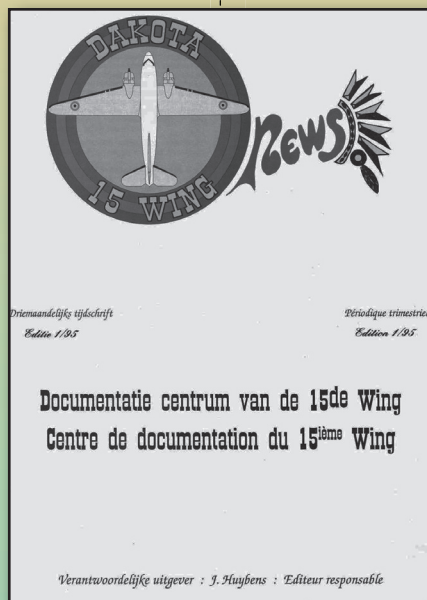
*Et voici donc, modestement, le premier numéro; dans un premier temps, il paraîtra au moins une fois par trimestre. Il est évident que la confection d'un magazine demande de la matière, de l'énergie, du temps, ... et des idées; ce ne doit donc pas être « l'affaire » d'une seule personne, et j'espère vivement la collaboration de chacun pour en faire une publication vivante et qui suscite l'intérêt de ses lecteurs.*

C'était assurément un peu ambitieux. En effet, pendant les six premières années (jusqu'en 2000), seuls 13 numéros ont été publiés. Sortir trois périodiques Dakota News de qualité par an demande vraiment énormément d'énergie. L'appel de mon prédécesseur pour plus de participation, depuis lors plusieurs fois répété n'a manifestement donné que trop peu de suite. Que nous ayons pu de 2001

à 2009 inclus réussir à publier un beau numéro tous les trois mois, chaque année, n'a été possible que grâce à l'engagement complet et enthousiaste de notre rédacteur en chef Axel Vermeesch. Nous ne pouvons ici, pas assez le remercier. En 2010, à l'occasion de notre cinquantième numéro, nous avons, à la demande de notre rédacteur en chef, quand même décidé de passer à trois numéros par an, mais en conservant annuellement le même nombre de pages que précédemment. Nous espérons pouvoir maintenir ce niveau dans le futur.

Il est normal que dans le premier périodique d'une association on présente ses administrateurs ses objectifs, etc... Nous apprenons de cette façon que le premier conseil d'administration compte six membres (actuellement 11) avec le chef de corps du 15 Wing, le Col Avi Van Eeckhout comme président. Depuis les modifications des statuts de 2004 le chef de corps est de facto président d'honneur avec droit de vote. Nous y retrouvons déjà aussi le nom des administrateurs actuels Axel Vermeesch, Jos Ackermans et Raymond Buekenhout. Ceci mérite aussi des félicitations !

Dès sa création, L'ASBL Dakota a tenu à exprimer ses remerciements à tous ceux qui ont largement contribué à notre association en leur octroyant le statut de membre d'honneur. Les cinq premiers membres d'honneur sont ainsi présentés dans le





*Als erkenning voor hun buitengewone bijdrage tot de oprichting van het Documentatiecentrum van 15 Wing, hebben wij het genoegen op 1 december 1994 als ereleden te benoemen:*

*De heren Wilfried Lippens – Paul Buyse – Richard Collin – Jos Lauwers – Jacques Bras.*

Tot vandaag zijn er zeven en twintig ereleden erkend waarvan er ondertussen zes overleden zijn. Op te merken valt dat eveneens opgenomen zijn als erelid de "Old Timers", de afdeling ZAVO (Zaventems Vrij Onderwijs) Vliegtuigtechnieken en Karl Kern Voorzitter van KRN Aviation Services, Arizona USA. De erkenning van de "Old Timers" spreekt voor zichzelf, ZAVO als dank voor de medewerking van leerlingen Vliegtuigtechnieken aan de restauratie van de DC3. Karl Kern heeft ons gratis, inclusief verzending tot in Washington DC, een aantal belangrijke ontbrekende onderdelen en instrumenten van de te restaureren Dakota geschonken.

Ook kan in zo'n eerste nummer de doelstelling van de vzw niet ontbreken. Deze werd opgenomen in haar statuten die gepubliceerd werden in het Staatsblad op 14 februari 1995 Het voornaamste doel werd als volgt geformuleerd in Dakota News 1. *De vereniging heeft als doel het oprichten en uitbouwen van een documentatiecentrum, teneinde aan de leden van de militaire gemeenschap evenals aan de ganse bevolking van ons land, de historiek van de 15de Wing Luchttransport bekend te maken vanaf zijn oprichting tot nu, en daarbij zijn tradities en korpsgeest levend te houden.*

Bij de aanpassing van de statuten in 2004 werd hieraan toegevoegd dat: zij mag hiervoor alle handelingen verrichten die verband houden met haar doel inclusief de restauratie van historische vliegtuigen

We lezen eveneens in deze Dakota News dat men steunend lid kon worden mits een bijdrage van 500 Belgische frank (€ 12,50). Nu bedraagt het lidgeld €15 een matige verhoging van 20 % op 20 jaar. Was het lidgeld hoog in 1995 of zijn we goedkoper geworden. Ik denk het laatste. Dit zou jullie moeten aanzetten om lid te blijven en om de vier maanden onze mooie Dakota News te ontvangen.

Ook werd er in het nummer een belangrijke oproep gedaan voor vrijwilligers om te helpen bij de restauratie van de C119 die, in stukken en brokken, kort voordien in Melsbroek toegekomen was. De enkele bijgevoegde foto's in dit nummer geven u nogmaals een idee van welke krachttoer ons Restore Team in die periode verwezenlijkt heeft.

Om deze terugblik te vervolledigen meld ik nog dat er verder artikels gewijd werden aan de Old Timers, de DC3 Dakota (hoe kon het ook anders) en aan het oude luchthavengebouw in Melsbroek dat we in de jaren zeventig BATAVIA noemden.

Dat besluit deze korte terugblik. Ik dacht dat men op deze verjaardag wel eens een nostalgische blik mocht werpen op het eerste nummer van Dakota News. Mag ik er u aan herinneren dat u dit nummer, zoals trouwens alle nummers tot nr. 60, kan lezen op onze website [www.dakota15wing.be](http://www.dakota15wing.be).

Dakota News 1.

*Pour leur contribution exceptionnelle à l'essor du Centre de documentation du 15e Wing, nous avons eu le plaisir de nommer membres d'honneurs:*

*Les messieurs Wilfried Lippens – Paul Buyse – Richard Collin – Jos Lauwers – Jacques Bras.*

A ce jour nous avons reconnu vingt-sept membres d'honneur dont six sont décédés entre-temps. Il convient de remarquer que les « Old Timers », la division ZAVO (Zaventems Vrij Onderwijs – « Enseignement Libre de Zaventem ») Techniques Avions et Karl Kern de KRN Aviation Services, Arizona USA sont aussi repris comme membres d'honneur. La reconnaissance des « Old Timers » est évidente, ZAVO, est reconnu remerciement pour la participation à la restauration du DC3 d'élèves de Techniques Avions. Karl Kern nous a offert gratuitement certaines pièces importantes et instruments manquants pour la restauration de notre Dakota, y compris le transport jusqu'à Washington DC.

Les objectifs de L'ASBL ne peuvent pas être absents d'un tel numéro. Ils sont repris dans ses statuts parus au Moniteur du 14 février 1995. L'objectif principal est formulé comme suit dans le Dakota News 1 :

*L'association a pour but la création et le développement d'un centre de documentation, afin de faire connaître à la communauté militaire et à la population, l'historique du 15e Wing de Transport Aérien depuis ses origines jusqu'à ce jour, et de perpétuer ainsi les traditions et l'esprit de Corps.*

Lors de l'adaptation des statuts en 2004 nous y avons complété ce paragraphe: Elle peut, pour ce faire, réaliser toutes les opérations qui se rapportent à son objectif incluant la restauration d'avions historiques.

Nous lisons aussi dans ce Dakota News qu'on pouvait devenir membre adhérent en versant une participation de 500 francs belges (€ 12,50). Cette cotisation s'élève maintenant à €15, une augmentation modérée de 20% en 20 ans. Cette cotisation était-elle élevée en 1995 ou sommes-nous devenus moins cher? Je pense à la deuxième solution. Ceci devrait vous encourager à rester membre et recevoir tous les quatre mois notre beau Dakota News.

Ce premier numéro contenait aussi un appel important pour des volontaires en vue d'aider à la restauration du C119 qui venait d'arriver à Melsbroek en pièces détachées. Les quelques photos publiées dans ce numéro nous donnent une nouvelle fois une idée du tour de force réalisé par notre Restore Team à cette époque.

Pour compléter cette rétrospective, je voudrais encore mentionner que d'autres articles étaient consacrés aux Old Timers, au Dakota DC3 (comment pouvait-il en être autrement) et à la vieille aérogare de Melsbroek que nous nommions BATAVIA dans les années septante.

Ceci termine cette courte rétrospective. Je croyais qu'à l'occasion de cet anniversaire nous pouvions jeter un œil nostalgique sur le premier numéro du Dakota News. Puis-je vous rappeler que vous pouvez retrouver ce numéro, comme d'ailleurs tous les numéros jusqu'au n°60, sur le site : [www.dakota15wing.be](http://www.dakota15wing.be).



40 jaar geleden:

# Evacuatie uit de hel van Angola

door Axel Vermeesch

## Portugese gebieden in Afrika

*Geen enkel Europees land hield langer vast aan zijn kolonies in Afrika dan Portugal. Begin 1962 begonnen nationalistische bewegingen een reeks guerrillaoorlogen om de Portugezen te verdrijven uit Angola, Mozambique en Guinee-Bissau.*

*De strijd in drie kolonies tegelijk putte de Portugese manschappen en het moreel uit, wat tot groeiende onvrede onder beroepsmilitairen en dienstplichtigen leidde.*

## De Anjerrevolutie

Begin 1974 verscheen het boek van generaal Antonio De Spínola "Portugal en zijn toekomst" waarin hij o.a. schrijft dat de oorlog op drie fronten in Afrika nooit kan gewonnen worden. Het boek werd zowel door de militairen als door de bevolking van Portugal goed onthaald en leidde tot een militaire staatsgreep onder zijn leiding en tot het einde van het Portugese koloniale imperium.

Op 25 april 1974 greep het Portugese leger in Lissabon de macht en generaal A. De Spínola wordt op 15 mei voorlopig president van Portugal. Het nieuwe regime begint onmiddellijk onderhandelingen over terugtrekking uit Afrika. De overgang naar onafhankelijkheid in Guinee-Bissau zou rustig en snel verlopen, in Mozambique en Angola echter zou verwarring en chaos ontstaan.

## De hel van Angola

De drie concurrerende nationalistische guerrillabewegingen in Angola (FNLA, MPLA en UNITA) die elk hun aanhang hadden bij een andere etnische bevolkingsgroep, streden met elkaar

Il y a 40 ans :

# Évacuation de l'enfer de l'Angola

Par Axel Vermeesch

## Territoires portugais en Afrique

*Aucun pays européen ne s'est accroché autant à ses colonies en Afrique que le Portugal. Depuis 1962, des mouvements nationalistes ont initiés une série de guerres de guérilla afin d'expulser les Portugais de l'Angola, du Mozambique et de la Guinée-Bissau.*

*La lutte simultanée dans trois colonies a sapé le moral des troupes et a conduit à la croissance du mécontentement parmi les militaires de carrière et des conscrits portugais.*

## La révolution des oeilletts

Début 1974 le livre du général Antonio De Spínola « Le Portugal et son avenir » est édité dans lequel il écrit entre autre que la guerre sur trois fronts en Afrique ne pourra jamais être gagnée. Le livre a été bien accueilli à la fois par l'armée et la population du Portugal et conduit à un coup d'État militaire sous sa direction et a mis fin à l'empire colonial portugais.

Le 25 avril 1974 à Lisbonne l'armée portugaise a pris le pouvoir et le général De Spínola devint le 15 mai temporairement le président du Portugal. Le nouveau régime commence immédiatement des négociations sur leur retrait de l'Afrique. La transition vers l'indépendance de la Guinée-Bissau se passera sans problèmes et rapidement, cependant au Mozambique et en Angola se sera la confusion et le chaos.

## L'enfer de l'Angola

Les trois mouvements de guérilla nationalistes concurrents en Angola (Le MPLA, l'UNITA, et le FNLA) qui trouvent leur support dans différents groupes ethniques, se disputent le pouvoir en



om de macht, waardoor de koloniale oorlog veranderde in een burgeroorlog. Bijna de gehele blanke bevolking ontvluchtte het land en de Verenigde Staten en de Sovjet-Unie werden meegesleept in een gevaarlijke Koude Oorlog-confrontatie op afstand. De prijs die op het spel stond, was de controle over de scheepvaartroute langs Kaap de Goede Hoop, de olievelden en diamantmijnen van Angola.

De Organisatie van Afrikaanse Eenheid bracht in januari 1975 de drie leiders Holden Roberto (FNLA), Agostinho Neto (MPLA) en Jonas Savimbi (UNITA) bijeen in Kenia. Twee weken later kwamen in Portugal vertegenwoordigers van de drie nationalistische bewegingen samen om een overgangsregering te vormen in het vooruitzicht van de onafhankelijkheid op 11 november. Ondertussen woedden in Angola hevige gevechten.

De machtsoverdracht gebeurde in de grootste verwarring, ook al omdat van de 300.000 Portugezen in Angola in 1974 er in 1975 nog slechts 30.000 overbleven.

### Belgische steun aan Portugal

Omdat er geen einde komt aan de burgeroorlog (deze zou duren



tot 2002!) willen in oktober, een maand voor de onafhankelijkheid, ook de laatste Portugezen weg uit Angola.

De Belgische regering beslist hulp te sturen om de evacuatie te bespoedigen. Een detachement van de 15 Wing onder bevel van de commandant van de Vlieggroep, luitenant-kolonel Geert Deroo, met twee C-130's werd van 14 tot 20 oktober 1975 vanaf Niamey (Niger) ingezet.

Er waren twee bemanningen aangeduid per C-130 versterkt met 2 vliegtuigtechniekers.

#### C-130 – CH-04

Piloten: J. de Brouwer, D. Sibille, J. Van Haesendonck, V. Donck, F. Swietek, J.L. Pirotte

Navigators: V. Nicolai en L. Mennes

Loadmasters: X. Schelstraete en F. Dalcq

Technici: X. Bruneel en S. Beulens



transformant une guerre coloniale en une guerre civile. Presque toute la population blanche a fui le pays et les États-Unis et l'Union soviétique ont été amenés à une guerre froide à distance. Les enjeux de cette confrontation sont le contrôle de la route maritime du Cap de bonne espérance, les gisements de pétrole et les mines de diamants de l'Angola.

L'organisation de l'unité africaine a réuni en janvier 1975 les trois dirigeants, Holden Roberto (FNLA), Agostinho Neto (MPLA) et Jonas Savimbi (UNITA) au Kenya. Deux semaines plus tard, les représentants des trois mouvements nationalistes au Portugal se sont réunis pour former un gouvernement de transition en vue de l'indépendance le 11 novembre. Pendant ce temps, des combats acharnés ont fait rage en Angola.

La passation des pouvoirs a eu lieu dans la plus grande confusion, entre autre par le fait que des 300 000 portugais en Angola en 1974 il n'en restait que 30 000 en 1975.

### Aide belge au Portugal

Comme il n'y a pas de fin à la guerre civile (celle-ci durera jusqu'en 2002!), en octobre, un mois avant l'indépendance, les derniers portugais voulaient quitter l'Angola.

Le gouvernement belge décida d'envoyer une aide pour accélérer l'évacuation. Un détachement du 15 Wing sous le commandement



du commandant du groupe du vol, le lieutenant-colonel Geert Deroo, fut envoyé avec deux C-130 du 14 au 20 octobre 1975 à Niamey (Niger).

Il y avait deux équipages par C-130, renforcés avec deux techniciens sol.

### C-130 CH-07

Pilotes: X. Christiaens, W. Schellings, JM. Ghyoot, I. W. Nollet, Van Laere en X. Matteredne

Navigators: A. Vermeesch en R. Declerck

Loadmasters: R. Michiels en P. Decorte

Technici: X. Forge en X. De Sloovere

### Getuigenis door kapitein vlieger A. Vermeesch in het militair tijdschrift VOX

Ondanks zijn natuurlijke rijkdom kent Angola de jongste maanden heel wat ellende. Velen willen uit dit land weg. De



middelen daartoe zijn echter ontoereikend. Daarom hebben enkele landen een helpende hand toegestoken. België stuurde een detachement van 25 man met twee C-130 toestellen.

Op 15 oktober vertrokken de twee vliegtuigen uit Melsbroek via Lissabon naar Niamey waar zij twaalf uur na hun vertrek landden. Beide toestellen hadden 15 ton melkpoeder, een gift van Caritas Catholica, aan boord voor Niger, waar nog altijd hongersnood heerste. De hoofdstad Niamey zou voor enkele dagen onze thuishaven worden. Na een rustdag op 16 oktober begon het ernstige werk: evacuatie uit Angola.

Een vlucht naar Angola, dat ten zuiden van Congo ligt, lijkt een prettige uitstap, maar is het eigenlijk niet. De afstand Melsbroek – Luanda bedraagt ongeveer 6.000 km en betekent vijftien uren vliegen. Met de tussenlanding in Lissabon bij gerekend werd het een prestatie van tweeëntwintig uur. Te lang en te ver om door één bemanning uitgevoerd te worden.



### C-130 – CH-04

Pilotes et SO: J. de Brouwer, D. Sibille, J. Van Haesendonck, V. Donck, F. Swietek, JL. Piroette

Navigateurs: V. Nicolai en L. Mennes

Loadmasters: X. Schelstraete en F. Dalcq

Techniciens: X. Bruneel en S. Beulens

### C-130 - CH-07

Pilotes et SO: X. Christiaens, W. Schellings, JM. Ghyoot, I. W. Nollet, Van Laere en X. Matteredne

Navigateurs: A. Vermeesch en R. Declerck

Loadmasters: R. Michiels en P. Decorte

Techniciens: X. Forge en X. De Sloovere

### Témoignage du Capitaine Aviateur A. Vermeesch dans l'hebdomadaire militaire VOX

#### La Force aérienne à la rescousse

La Force aérienne belge ne ménage pas ses efforts pour apporter son aide dans les situations de détresse. C'est ainsi qu'elle a participé l'année dernière, avec nos autres Forces, au plan d'aide aux populations du Sahel, cette région désertique où la sécheresse rendait toute vie impossible.

On se souvient aussi de l'action entreprise au Honduras. Cette fois c'est en Angola qu'elle intervient.

#### 6.000 km – 15 heures de vol

La misère n'épargne pas l'Angola, malgré les richesses dont dispose ce pays.

A la suite des récents événements, beaucoup veulent quitter le pays, mais cela reste difficile malgré l'aide apportée par différents pays dont la Belgique, qui a envoyé deux avions C 130 de la Force aérienne.

C'est le 15 octobre qu'ont décollé ces deux appareils pour participer à l'évacuation des réfugiés. Comme ils partaient à vide, on en a profité pour les charger chacun de seize tonnes de lait en poudre pour le Niger, offertes par Caritas Catholica. Niamey, la



capitale du Niger, sera notre port d'attache pour quelques jours. Après un jour de repos le 16 octobre nous entamons le travail sérieux en Angola.

Belgique-Angola : à première vue, une agréable excursion. Il n'en est rien ! La distance entre Bruxelles et Luanda (la capitale angolaise, qui se situe au sud-ouest du Zaïre) est de 6.000 km, ce qui signifie 15 heures de vol. Si on y ajoute les escales, cela fait un voyage de quelque vingt-deux heures.

Trop long et trop loin pour un seul équipage. C'est pourquoi on a prévu deux équipages qui se partagent le trajet.

Le premier équipage a assuré le vol jusqu'à Niamey, au Niger, le





Daarom was een dubbele bemanning voorzien en werd het traject in twee gesplitst. Een bemanning verzekerde de vlucht van Brussel tot Niamey, hoofdstad van Niger. Daar wordt de Hercules overgenomen door de tweede bemanning voor de vlucht tot Luanda. Dezelfde bemanning brengt het toestel dan terug naar Niamey, waar de eerste bemanning klaar staat om door te vliegen naar Lissabon. Deze operatie wordt tweemaal herhaald zodat uiteindelijk 430 vluchtelingen overgebracht worden.

#### **17 en 18 oktober: Eerste vlucht Niamey-Luanda-Niamey-Lissabon-Niamey**

Deze verliep voor beide bemanningen zonder problemen. Nadat de detachementscommandant, luitenant-kolonel Geert Deroo de nodige contacten gelegd had, konden de eerste vluchtelingen in Luanda instappen. Nadat negentig personen met bagage een plaatsje gekregen hadden, ging het richting Niamey. Daar werden zij in het luchthavengebouw opgewacht door Belgische vrijwilligers onder leiding van kanselier M. Pieters. Drank en sandwiches werden hen aangeboden door de Belgische ambassade. Ondertussen bereidde de tweede bemanning de vlucht naar Lissabon voor, werd er bijgetankt en controleerde technisch personeel de twee vliegtuigen. Na deze tussenstop van twee uur vlogen de twee C-130's over de Sahara richting Casablanca.

#### **19 en 20 oktober: Tweede vlucht Niamey-Luanda-Niamey-Faro/Lissabon-Melsbroek**

Bij onze tweede aankomst in Luanda heerste er paniek door de oplopende spanningen in het binnenland. Duizenden vluchtelingen, blanken en zwarten, waren op de luchthaven samengestroomd. Nood breekt wet en dus nam elk vliegtuig 125 personen met bagage aan boord. Een ernstig technisch defect belette het opstijgen van de CH-07. Gelukkig konden de flight engineers een lasser in de stad vinden die de reparatie kon uitvoeren, waarna beide toestellen opstegen richting Lissabon. De vlucht verliep probleemloos tot net voor Lissabon, waar het vliegveld gesloten was door een dichte mist. Er moest uitgeweken worden naar Faro 200 km ten zuiden van Lissabon. Toen de mist in Lissabon opgetrokken was vlogen beide C-130's door naar Lissabon. Bij het uitstappen wisten onze passagiers met hun blijdschap en dankbaarheid geen blijf. In de vooravond van 20 oktober landden beide bemanningen veilig terug op Melsbroek.

De mannen van de 15 Luchtmacht hadden hun opdracht volbracht. De passagiers konden hun geluk niet op en dankten de bemanningen. De vijf en twintig mannen van de 15 Wing hadden al hun inspanningen gecoördineerd om deze evacuatie zonder problemen uit te voeren. Hiervoor dienden enkelen tot 40 uren prestaties zonder onderbreking uit te voeren...

second de Niamey jusqu'à Luanda. Ce même équipage a ensuite ramené l'appareil à Niamey, où la première équipe se tenait prête pour effectuer le vol Niamey-Lisbonne.

Cette opération a été répétée deux fois, de telle sorte que 430 réfugiés environ purent être évacués.

#### **17 et 18 octobre: Premier vol Niamey-Luanda-Niamey-Lissabon-Niamey**

Le premier vol s'est déroulé sans problèmes. Les réfugiés purent grimper à bord dès que le Lieutenant-Colonel aviateur Deroo eut accompli les formalités nécessaires. Dans chaque C 130 : nonante personnes avec leurs bagages, qui furent prises en charge par des volontaires belges sous la direction du chancelier d'ambassade, Monsieur Pieters.

Boissons et sandwiches furent offerts en attendant que le nouvel équipage prépare le vol retour vers Lisbonne. On fit le plein des



réservoirs, on contrôla les appareils. Et deux heures plus tard, les C 130 survolaient le Sahara, en direction de Casablanca.

#### **19 en 20 octobre: Second vol Niamey-Luanda-Niamey-Faro/Lissabon-Melsbroek**

Au deuxième vol, on découvrit Luanda prise de panique. La tension s'était accrue. Des milliers de réfugiés, Blancs et Noirs, s'étaient rassemblés à l'aéroport. Cette fois, on prit 125 passagers par avion. Mais un incident technique assez grave empêcha le décollage. Heureusement, l'unique forgeron de Luanda put réparer la pièce défectueuse et l'on reprit la route vers Lisbonne. Mais un épais brouillard obligea les C 130 à se dérouter vers Faro, à 200 km au sud de Lisbonne. Après quelques heures d'attente les avions continuaient leur voyage vers Lisbonne.

Les hommes de la Force Aérienne avaient rempli leur mission. Les passagers leur témoignèrent leur reconnaissance. Vingt-six aviateurs du 15e Wing Transport et de Communication ont coordonné leurs efforts pour que ces évacuations puissent se faire sans problème. Pour cela, certains ont travaillé plus de quarante heures sans se reposer...

# System Operator C130H in de 15 Wing

door René Hoeben

## Inleiding

Het zal onze aandachtige lezers misschien opgevallen zijn dat er in het artikel Evacuatie uit de hel van Angola telkens 3 piloten per bemanning voorzien waren. Een verklaring hiervan vind u in deze bijdrage. Ik heb dit geschreven met mijn "vage" herinneringen uit de periode dat ik tussen 1972 en 1975, eerst als Comd TCU en nadien Comd 20 Smd, de beginjaren van de C130 zeer intensief heb beleefd. Ons documentatiecentrum beschikt over weinig concrete gegevens over de episode System Operator. Welke Old Timer bezorgt ons iets meer hierover?

## De System Operator

Bij de introductie van de C130 in de 15 Wing in 1972 besliste de Luchtmacht om geen technisch personeel op te leiden als boordwerktuigkundige, maar in de plaats hiervan piloten een vorming te geven als "System Operator (SO)". In grote mate werd deze aanpak gedreven door het feit dat met de vervanging van een veertigtal C119's door twaalf C130's, elk met twee piloten in de cockpit, er een overtal aan piloten was. Op deze wijze hoopte men gelijktijdig twee problemen op te lossen.

# System Operator C130H au 15 Wing

par René Hoeben, traduction Michel Mandl

## Introduction

Le lecteur attentif aura sans doute relevé le fait que dans l'article « Évacuation de l'enfer de l'Angola », l'équipage est à chaque fois composé de trois pilotes. En voici l'explication.

J'ai écrit ce récit sur base de mes « vagues » souvenirs datant de 1972 à 1975 lorsque en tant que Comd TCU et ensuite comme Comd 20 Esc, je vis très intensément le début des années de mise en œuvre du C-130.

Notre centre de documentation ne dispose que de très peu d'éléments concrets concernant cet épisode de « System Operator ». Quel est l'Old Timer qui peut nous aider ?

## System Operator

Lors de l'introduction du C-130 au 15e Wing en 1972, la Force Aérienne décide de ne pas former de personnel technique comme mécanicien de bord, mais de former des pilotes comme « System Operator (SO) ». À la base de cette décision, sans doute le fait que le remplacement d'une quarantaine de C-119 par douze C-130 volés par deux pilotes dans le cockpit,



Eenzijds was het teveel aan piloten weggewerkt en anderzijds diende men geen ervaren technisch grondpersoneel weg te halen uit de Onderhoudsgroep. Deze Groep had namelijk al een inspanning geleverd met het afstaan van de loadmasters op de C-130.

Onnodig te zeggen dat de piloten die aangeduid werden om gevormd te worden als SO allesbehalve gelukkig waren. Daarbij kwam dat in principe de piloten die laatst aangekomen waren in de 15 Wing hiervoor aangeduid werden. Geen erg hartelijk welkom...

De theoretische cursussen C-130 in de TCU waren, voor zover ik me herinner, dezelfde voor alle piloten. In een zestal weken tijd werd de technische kennis van het vliegtuig en zijn systemen aangeleerd. Daarna begonnen de piloten aan hun vliegopleiding op het toestel.

De toekomstige SO's volgden na het theoretisch gedeelte een verschillend traject. Hun voornaamste verantwoordelijkheid zou er in bestaan om gedurende gans de vlucht, door het bedienen van voornamelijk het "overhead panel", de verschillende systemen ( brandstof, elektrische, hydraulisch, pressuritie, enz...) te beheren. De praktische training hierover gebeurde samen met de vliegtraining van de piloten.

Maar er was meer. Ook voor en na de vlucht hadden de SO's specifieke taken waarmee ze minder vertrouwd waren. Zo waren ze verantwoordelijk voor de pre-flight checks, bestaande uit een uitwendige controle van het toestel, maar ook uit het testen van verschillende systemen in de cockpit. Het tanken van de brandstof bij de tussenlandingen behoorde eveneens tot hun taak. Deze opleiding werd gegeven door technisch personeel van de Onderhoudsgroep.

Begin jaren zeventig was het ook zo dat de functie boordwerktuigkundige gewerd uit de nieuwe passagiersvliegtuigen, zelfs bij de "wide bodies", en de piloten alle systemen zelf beheerden. Dit zal ook wel een aanzet geweest zijn voor de Luchtmacht om dit uit te proberen. Maar er is een fundamenteel verschil tussen een lijnvliegtuig en een tactisch militair transporttoestel. Het eerste vliegt steeds naar een bestemming waar er technisch personeel beschikbaar is dat de technische controles op de grond doet en, zo nodig, herstellingen kan uitvoeren. Na de landing volstaat het voor de bemanning de defecten te noteren en koffie te gaan drinken.

Maar de C-130 moet zelfstandig kunnen opereren in afgelegen gebieden waar technische hulp onbestaande is en toch defecten kunnen optreden!

Zo kwam men al spoedig tot het inzicht dat, hoewel de vlucht op zich zonder problemen kon uitgevoerd worden met een System Operator, er toch een gebrek aan technische expertise en vaardigheid was bij eventuele technische problemen met het vliegtuig op andere vliegvelden. Dit was vooral het geval bij zendingen buiten Europa, zoals bijvoorbeeld naar Afrika.

entraîne inéluctablement un surplus de pilotes. On espère ainsi solutionner deux problèmes : d'une part, on règle le problème du surplus de pilotes et d'autre part, on évite de devoir retirer du personnel technique du Groupe de Maintenance. Ce Groupe a en effet déjà fait un effort pour livrer le personnel destiné à la fonction de loadmaster C-130.

Est-il utile de préciser que les pilotes désignés pour la fonction de SO ne sont pas particulièrement heureux. Par ailleurs, ce sont les derniers pilotes arrivés au 15e Wing qui sont désignés pour cette fonction. Pas vraiment l'accueil rêvé...

Si je me souviens bien, les cours théoriques du TCU C-130 sont les mêmes pour l'ensemble des pilotes. L'apprentissage des connaissances techniques de l'avion et de ses systèmes dure quelque six semaines. Les pilotes débutent ensuite leur entraînement en vol sur l'appareil.

Quant aux futurs SO, ils suivent une autre filière après la partie théorique. Leur principale responsabilité consiste à gérer pendant tout le vol les différents systèmes (carburant, systèmes électrique, hydraulique, pressurisation, etc...), et ce essentiellement au moyen de l' « overhead panel ». L'entraînement pratique s'effectue en même temps que la formation en vol des pilotes.

À cela, il faut ajouter qu'avant et après le vol, les SO ont des tâches spécifiques qui ne leur sont pas directement familières. Ils sont notamment responsables des « pre-flight checks » qui consistent en un contrôle externe de l'avion ainsi que du contrôle de différents systèmes dans le cockpit.

Lors des entre vols, le ravitaillement carburant est également une de leurs responsabilités. Cette formation est dispensée par du personnel technique du Groupe de Maintenance.

Il faut savoir qu'au début des années 70, la fonction de mécanicien de bord n'est pas non plus prévue sur les nouveaux appareils passagers civils, même pas sur les « wide bodies », et que les pilotes gèrent donc seuls tous les systèmes.

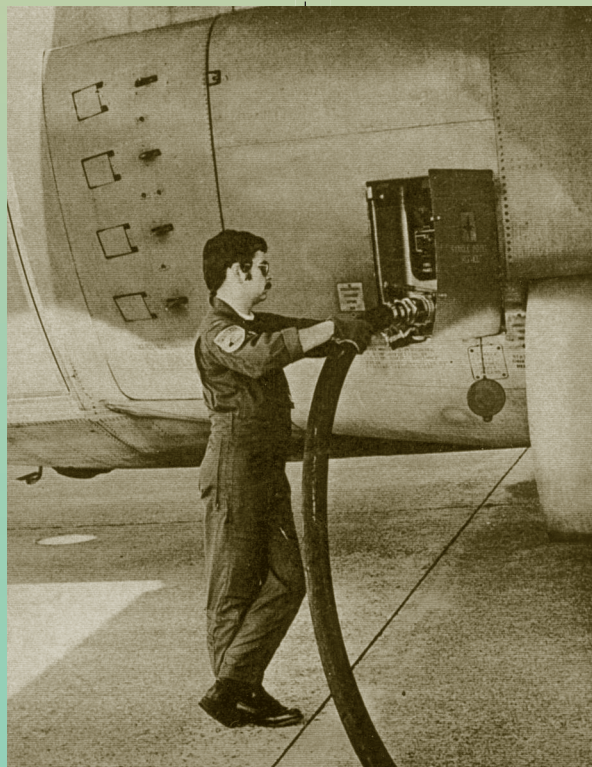
Cela explique sans doute l'approche essayée par la Force Aérienne sur les C-130. Il y a évidemment une différence fondamentale entre un avion de ligne et un avion tactique de transport militaire.

L'avion de ligne vole vers une destination où l'attend du personnel chargé d'effectuer les contrôles techniques au sol et le cas échéant, ce personnel est capable d'effectuer des réparations. Sur ce type d'appareil,

après l'atterrissage, l'équipage se contente de noter les défauts et part ensuite prendre le café.

Le C-130 par contre doit pouvoir opérer de façon autonome dans des endroits peu hospitaliers où l'aide technique, surtout en cas de panne, est tout simplement inexistante.

Très rapidement, il a bien fallu admettre que si le vol en soi ne pose pas de problème avec un System Operator, il en est tout autrement en cas de problèmes techniques sur une base étrangère. Le manque d'expertise et de capacité technique



Als eerste maatregel voor die opdrachten naar exotische bestemmingen voegde men één of twee technici (meestal een specialist motoren en een specialist cellen) toe aan de bemanning. Maar dit was in feite een lapmiddel en al snel kwamen men tot het besluit dat men naar een permanente oplossing diende te zoeken door ervaren technici rekruteren en op te leiden tot volwaardige Flight Engineers (FE) op C130, zoals men in de andere NAVO luchtmachten deed.



En zo begon men in 1975, drie jaar na de aankomst van de C130 in de 15 Wing, met de vorming van FE's. Met de ondertussen opgedane ervaring tijdens de operaties, koos men voor de logische oplossing en rekruteerde men de toekomstige FE's uit het technisch personeel dat ondertussen reeds tot loadmaster opgeleid was. Op hun beurt werden deze laatste vervangen door niet-technisch personeel.

De eerste cursus FE met acht loadmasters, die twee maanden duurde, werd gestart einde 1975, de overige acht volgden de cursus begin 1976. Veertien van hen bekwamen het brevet van Flight Engineer. Het duurde echter nog tot 1981 vooraleer ze opgenomen werden in het kader van het varend personeel.

En zo namen in de loop van 1976 de FE's plaats in de centrale stoel van de cockpit en keerden de piloten/SO's terug naar de plaats waar ze hoorden, namelijk achter de stuurknuppel.

## Ter herinnering

### *De veertien eerste Flight Engineers C130*

DELSAUX José – DESMEDT Raymond – SAUBLENS Gilbert – DECORTE Petrus

STEVENS Etienne – DALCO Francis – LEFEBVRE Georges – MICHIELS René

MICHIELS Etienne – MARYNS René – VAN DEN ABBEELE Jan – ONSIA Edouard

HERSSENS Guido – ?? wie kan ons de naam van de 14de geven?

est évident surtout lors des missions en dehors de l'Europe, notamment en Afrique.

Pour pallier à cette déficience, une première mesure consistera à adjoindre à l'équipage un voire deux techniciens (le plus souvent un spécialiste moteur et un spécialiste cellule) pour les missions à destination exotique.

En fait il s'agit là d'une demi-mesure et très rapidement on

se rend compte qu'il faut trouver une solution définitive au problème. C'est ainsi que du personnel technique expérimenté va être recruté pour la fonction exclusive de Flight Engineer (FE) sur C-130, comme cela se pratique d'ailleurs dans les autres forces aériennes de l'OTAN.

La formation des FE va donc débuter en 1975, trois ans après l'arrivée du C-130 au 15e Wing.

Grâce à l'expérience acquise en opérations, les futurs FE seront très logiquement recrutés parmi le personnel technique formé entre-temps comme loadmaster. Ces derniers seront à leur tour remplacés par du personnel non technique.

Huit loadmaster sont formés lors du premier cours FE qui va durer deux mois. L'année suivante, en 1976, huit autres candidats FE vont suivre ce même cours. Quatorze d'entre eux obtiendront leur brevet de Flight Engineer. Il faudra toutefois attendre 1981 avant qu'ils ne soient repris dans le cadre du personnel navigant.

C'est ainsi qu'au cours de l'année 1976, les FE vont prendre place sur le siège central du cockpit et que les SO retourneront à leur place, à savoir derrière les commandes de l'appareil.

## Pour rappel

### *Les premiers FE C130*

DELSAUX José – DESMEDT Raymond – SAUBLENS Gilbert – DECORTE Petrus

STEVENS Etienne – DALCO Francis – LEFEBVRE Georges – MICHIELS René

MICHIELS Etienne – MARYNS René – VAN DEN ABBEELE Jan – ONSIA Edouard

HERSSENS Guido – ?? Qui peut nous donner le nom du quatorzième ?

# The Atlas story

## (15)

Mike Arren

### Het ongeval met Atlas MSN23 op 9 mei 2015

Op zaterdag 9 mei 2015 gebeurde een ongeval met Atlas MSN23, de derde A400M voor de THK. MSN23 – die normaal gezien eind juni van dit jaar geleverd moest worden – verongelukte kort na het opstijgen omstreeks 12:45 in een veld op zo'n 1,6 kilometer afstand van Sevilla bij zijn eerste vlucht. MSN23 vloog na de crash onmiddellijk in brand, waardoor 4 van de 6 bemanningsleden – 2 testpiloten en 2 boordwerktuigkundigen, allen Spanjaarden in dienst van Airbus – om het leven kwamen. De overige 2 bemanningsleden, een boordwerktuigkundige en een ingenieur die door landbouwers uit het wrak werden gehaald, werden zwaargewond in het ziekenhuis opgenomen.



Duitsland, Groot-Brittannië, Maleisië en Turkije hebben hierop alle vluchten met hun respectievelijke Atlassen tot nader order stilgelegd.

Airbus Military heeft op dinsdag 12 mei terug een testvlucht uitgevoerd met MSN4, die tijdens een reguliere testvlucht – die eerder gepland was – omstreeks 14:45 uur in Toulouse opsteeg en 1:50 uur later in Sevilla landde. Fernando Alonso, het hoofd van Airbus Defence and Space Military Aircraft, vloog mee als boordwerktuigkundige. Volgens Airbus waren er geen aanwijzingen dat de testvluchten moesten worden stilgelegd. Nadien werden er evenwel geen nieuwe testvluchten meer gemaakt met de Atlas, aangezien de Spaanse militaire autoriteiten uit voorzorg en in afwachting van de resultaten van hun onderzoek, een vliegverbod voor dit toestel hebben ingesteld. Airbus werkt nauw samen met de militaire autoriteiten in dit onderzoek. De productie van de Atlas werd inmiddels niet stilgelegd.

Het Spaans Ministerie van Defensie, dat een onderzoek instelde en hierin werd bijgestaan door een Frans onderzoeksteam, heeft de 2 zwarte dozen teruggevonden. Uit de analyse van de opgeslagen gegevens bleek dat door een fout in de software een aantal files per ongeluk gewist werden. Met als gevolg dat de

### L'accident de l'Atlas MSN23 le 9 mai 2015

Le samedi 9 mai 2015 un accident s'est produit avec l'Atlas MSN23, le troisième A400M pour la THK[1]. Le MSN23 – qui devait être livré normalement à la fin du mois de juin de cette année – s'est écrasé lors de son premier vol peu après le décollage aux environs de 12:45Hr dans un champ à 1,6 km de Séville. Le MSN23 s'est directement enflammé après l'accident, faisant 4 tués parmi les 6 membres d'équipage – 2 pilotes et 2 mécaniciens de bord, tous Espagnols et travaillant pour Airbus. Les deux autres membres de l'équipage, un mécanicien de bord et un ingénieur ont été extraits de l'épave par les agriculteurs et ont été amenés grièvement blessé à l'hôpital.

L'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Malaisie et la Turquie ont arrêté tous les vols de leurs Atlas respectifs jusqu'à nouvel ordre. Seule la France a continué à voler de façon limitée pour des vols essentiels.

Airbus Military, le mardi 12 mai, a effectué un vol d'essai avec le MSN4 pour un test de vol régulier – qui était prévu – et a décollé aux environ de 14:45 à Toulouse pour atterrir à Séville 01:50 heures plus tard. Fernando Alonso, le chef de Airbus Defence and Space Military Aircraft a volé comme mécanicien de bord. Selon Airbus rien n'indiquait que les vols d'essai devaient être arrêtés.

Après cela, il n'y eu plus aucun nouveau vol d'essai avec l'Atlas, vu que les autorités militaires espagnoles, par mesure de précaution et en attendant les résultats de leur enquête, ont interdit cet appareil de vol. Airbus travaille en étroite collaboration avec les autorités militaires à cette

enquête. La chaîne de production de l'Atlas n'a pas été pas fermée.

Le ministère espagnol de la défense qui a initié cette enquête et qui est assisté par une équipe d'enquêteurs Français, a récupéré





ECU's (Engine Control Unit) ontregeld raakten waardoor 3 van de 4 motoren een verlies aan stuwkracht vlak na het opstijgen ondervonden. De vierde motor bleef normaal op de inputs van de throttles in de cockpit reageren. In een poging dit probleem op te lossen heeft de bemanning de throttles in traagloop teruggezet, een commando waarop de motoren reageerden. Toen de bemanning terug gas bijgaf bleven de betrokken motoren echter in traagloop staan, waardoor er uiteraard onvoldoende brandstof naar de motoren werd aangevoerd. Met het tekort aan vermogen dat hieruit voortvloeide was de crash uiteindelijk niet meer te vermijden. Airbus Defence and Space heeft de klanten verzocht de ECU's na te kijken om verdere gelijkaardige problemen te voorkomen.

EASA (European Aviation Safety Agency) is thans aan het overwegen of het een richtlijn in verband met luchtwaardigheid van de A400M moet uitvaardigen na de crash van MSN23 in Sevilla. Duitsland heeft intussen zijn operaties met zijn ene Atlas wel hervat, daar er volgens het Duitse Ministerie van Defensie geen oorzakelijk verband is tussen de controles van de ECU-eenheden en de crash van Atlas MSN23.

Op 5 juni moest het Britse Ministerie van Defensie nog een beslissing nemen of de trainingsoperaties met de Atlassen van de RAF al dan niet mogen hervatten. Tests inzake de ECU's van de RAF vliegtuigen werden inmiddels uitgevoerd, maar men zal de vloot pas terug inzetten als men voldoende lessen heeft getrokken uit het gebeurde.

Op 19 juni wordt het vliegverbod betreffende de Atlas opgeheven. Alle Atlassen kunnen terug beginnen met hun vluchten nadat alle controles, die door Airbus Defence and Space in een bericht van 19 mei II werden opgelegd, hebben uitgewezen dat er geen gelijkaardige problemen met de overige A400M-toestellen waren.

Groot-Brittannië van zijn kant was echter niet tevreden met het rapport van Airbus en had zijn 2 Atlassen al vanaf 16 juni met onmiddellijke ingang terug laten vliegen. Tijdens het vliegverbod voor de Atlas hebben RAF-bemanningen zich beziggehouden met grondschool en instructie op simulatoren op de thuisbasis van RAF Brize Norton in Oxfordshire. Duitsland van zijn kant heeft alle vluchten met zijn ene Atlas vanaf 18 juni hervat nadat alle softwarecontroles werden uitgevoerd.

### Meer ATLAS nieuws

Op 1 april 2015 werd Kurt Rossner – in het kader van de reorganisaties binnen het A400M-programma – benoemd als hoofd van het A400M-programma. In deze functie valt hij onmiddellijk onder Fernando Alonso, Executive Vice-President Military Aircraft, en is hij verantwoordelijk voor alle activiteiten die met het A400M-programma, zoals ontwikkeling en

les 2 boîtes noires. L'analyse des données stockées a montré que suite à une erreur dans le logiciel, un certain nombre de fichiers a été accidentellement supprimé. Avec le résultat que l'ECU (Engin Control Unit) a été dérégulé faisant que 3 des 4 moteurs ont subi une perte de puissance juste après le décollage. Le quatrième moteur continua à réagir normalement aux entrées des throttles [4] du poste de pilotage. Pour tenter de résoudre ce problème, l'équipage a remis les throttles en ralenti, une commande auxquels les moteurs ont répondu. Lorsque l'équipage a recommencé à donner des gaz, les moteurs concernés sont restés au ralenti avec comme conséquence que trop peu de carburant arrivait aux moteurs. Avec le manque de puissance qui en a résulté le crash était inévitable. Airbus Defence and Space Military Aircraft a assuré à sa clientèle que les calculateurs seront contrôlés pour éviter qu'un problème similaire ne survienne.

Europea Aviation Safety Agency examine actuellement si une directive relative à la navigabilité de l'A400M devrait être émise après le crash du MSN23 à Séville. L'Allemagne a entre-temps repris les opérations avec son Atlas, selon le ministère allemand de la défense il n'y a aucun lien de causalité entre les vérifications des unités ECU et le crash de l'Atlas MSN23.

Le 5 juin, le ministère britannique de la défense devait encore prendre une décision quant aux opérations de training avec l'Atlas de la RAF et évaluer si elles peuvent reprendre ou non. Des tests sur les ECU de la RAF ont été effectués immédiatement, mais la flotte ne sera remise en service que quand on aura tiré les leçons de ce qui s'est passé.

Le 19 juin, l'interdiction de vol de l'Atlas a été levée. Tous les Atlas peuvent recommencer leurs vols après que toutes les vérifications imposées dans un message du 19 mai par Airbus Defence and Space Military Aircraft auront montré qu'il n'y a pas des problèmes similaires avec l'avion A400M concerné.

La Grande-Bretagne pour sa part n'était cependant pas vraiment satisfaite du rapport d'Airbus et avait dès le 16 juin donné l'autorisation de vol. Pendant la mise au sol des l'Atlas les équipages de la RAF ont suivi des cours au sol et des formations sur simulateur sur la base mère de la RAF de Brize Norton dans l'Oxfordshire. L'Allemagne a pour sa part repris tous les vols avec un de ses Atlas à partir du 18 juin après que tous les contrôles des logiciels ont été effectués.

### Autres nouvelles de l'ATLAS

Le 1er avril 2015 Kurt Rossner – dans le cadre de la réorganisation du programme A400M – a été nommé chef du programme A400M. Dans cette fonction, il dépend directement de



leveringen, te maken hebben. De voorganger van Kurt Rossner, Rafael Tentor, zal de oude functie van Kurt Rossner overnemen, waarbij hij ook onmiddellijk onder Fernando Alonso zal vallen. Op 8 april heeft Airbus Defence and Space het productietempo van de A400M verdubbeld, waarbij er nu 2,5 toestellen – in plaats van 1,25 exemplaren voordien – per maand zullen worden afgeleverd, in een poging de mislukte leveringsdata in 2013 en 2014 op te vangen. Momenteel werden slechts 11 van de 174 voorziene Atlassen geleverd.



Thans heeft men op de eindassemblagelijin in Sevilla de onderdelen van MSN27 – een van de 22 Atlassen voor de RAF ontvangen. Tevens zal Airbus – dat eerder enkel Atlassen in een configuratie voor basis transporttaken leverde – beginnen met de productie van Atlassen met bijkomende tactische capaciteiten. Dit moet leiden tot de levering van de eerste volledige standaard Atlassen vanaf 2018. Eerder geleverde toestellen zullen daarna tot deze standaard gemoderniseerd worden.

Op 14 april heeft de Luftwaffe de eerste buitenlandse missie met zijn Atlas uitgevoerd. Dit toestel van Lufttransportgeschwader 62, dat met registratie 54+01 vliegt, heeft vanuit zijn thuisbasis Wunstorf een mobiele waterzuiveringsinstallatie naar Dakar in Senegal overgevlogen om nadien naar Wunstorf terug te keren.

Op 5 mei maakt Zweden bekend dat het op zoek is naar een vervanger voor zijn oude Lockheed-Martin C-130H.

Zweden wou zijn Herculesen een moderniseringsprogramma van de USAF voor zijn avionics laten ondergaan, maar dit programma werd intussen geschrapt. Hierdoor is de Flygvapnet nu naarstig op zoek naar een vervanger, en heeft het hierbij interesse betoond voor de KC-390. Maar ook de A400M zou een serieuze kandidaat zijn, en van deze laatste zou Zweden zeer snel een aantal exemplaren kunnen ontvangen daar Duitsland en Spanje een deel van hun respectievelijke vloot te koop aanbieden. Momenteel zijn er 2 potentiële kandidaten, namelijk de Embraer KC-390 en de Airbus Military A400M Atlas. Levering zou pas vanaf 2021 plaatsvinden.

Op 8 mei zou de RAF beginnen met de tests voor het defensieve subsysteem voor de Britse Atlassen. Hiervoor zou gebruik gemaakt worden van MSN16, de tweede van 22 Atlassen voor de RAF die op 7 mei vanuit Sevilla in Brize Norton arriveerde

Fernando Alonso, vice-président exécutif de Military Aircraft et il est responsable de toutes les activités du programme A400M, développement et livraison. Le prédécesseur de Kurt Rossner, Rafael Tentor, reprendra l'ancienne fonction de Kurt Rossner, et dépendra également directement de Fernando Alonso.

Le 8 avril, Airbus Defence and Space Military Aircraft a doublé le rythme de la production des A400M avec maintenant 2,5 appareils par mois – au lieu de 1,25 exemplaires auparavant – afin de combler les livraisons retardées de 2013 et 2014. Actuellement seulement 11 des 174 Atlas ont été livrés.

Actuellement la ligne de fin d'assemblage de Séville a reçu les sous ensembles du MSN27 – l'un des 22 Atlas pour la RAF. Airbus va également – plutôt que de livrer des Atlas dans une configuration purement transport – commencer à livrer des Atlas avec des capacités tactiques supplémentaires. Ceci devrait conduire à la livraison des premiers Atlas standard complets à partir de 2018. Les appareils déjà livrés seront modernisés à ce standard.

Le 14 avril la Luftwaffe a effectué sa première mission à l'étranger avec son Atlas. Cet avion de la 62 Lufttransportgeschwader, avec l'immatriculation 54+01, a transporté de sa base mère de Wunstorf une station d'épuration d'eau mobile à Dakar au Sénégal et puis s'en est retourné à Wunstorf.

Le 5 mai, la Suède a fait savoir qu'elle était la recherche d'un remplaçant pour son ancien Lockheed-Martin C-130 Hercules.

La Suède souhaitait pour ses Hercules le programme de modernisation avionique de l'USAF, mais ce programme a été entre-temps supprimé. En conséquence la Flygvapnet est maintenant avec impatience à la recherche d'un remplaçant pour ses C 130 et a montré un intérêt pour le KC-390. Mais l'A400M serait également un candidat sérieux et de ce dernier la Suède serait en mesure de recevoir très rapidement un nombre d'exemplaires de l'Allemagne et de l'Espagne qui proposent une partie de leur flotte respective. Actuellement, il y a 2 candidats potentiels, à savoir l'Embraer KC-390 et l'Airbus Military A400M Atlas. Les Livraisons n'auront lieu qu'à partir de 2021.

Le 8 mai, la RAF aurait du commencer les tests pour le sous-système défensif pour les Atlas britanniques. On aurait du utiliser le MSN16, le second des 22 Atlas de la RAF qui est arrivé de Séville le 7 mai à Brize Norton avec l'immatriculation RAF ZM401. Le MSN16 était resté à Getafe près de Madrid en Espagne pour les essais avec le système défensif de l'Atlas. Les tests avec système IRCM (InfraRed Counter Measures) Northrop Grumman auraient du commencer s'ils n'avaient été retardés par les tragiques événements repris ci-dessus.

Airbus – qui continue à s'investir dans le programme A400M – possède actuellement cinq avions d'essai A400M, dont deux ont été maintenant retirés d'emploi. Cette flotte de test a effectué plus de 2700 vols d'essai, pour lesquels plus de 7 500 heures de vol ont été prestées. Les clients qui ont déjà des Atlas, ont conjointement volé plus de 2000 heures de vol sur leurs Atlas respectifs.

Le 21 mai les pays qui font partie du programme A400M ont

en RAF-registratie ZM401 ontving. MSN16 werd eerder in Getafe nabij Madrid in Spanje gehouden voor de tests met het verdedigingssysteem van de Atlas. Nu zouden de tests met het IRCM-systeem (InfraRed Counter Measures) van Northrop Grumman beginnen, ware het niet dat deze uitgesteld werden door de tragische gebeurtenissen waarover hieronder meer

mis un « Program Monitoring Team» en place afin d'analyser et évaluer les plans de Airbus Defence and Space Military Aircraft et de remettre le programme sur les rails. Les premières conclusions de cette PMT sont qu'Airbus n'a toujours aucune approche intégrée de la production et du développement et qu'elle les gère comme deux programmes différents.



uitleg.

Airbus – dat zich nog steeds blijft inzetten voor het A400M-programma – bezit thans vijf A400M testtoestellen, waarvan er inmiddels twee buiten dienst werden gesteld. Deze vloot heeft inmiddels meer dan 2700 testvluchten uitgevoerd, waarbij er meer dan 7500 vlieguren werden gemaakt. Klanten, die al over Atlassen beschikken, hebben daarnaast gezamenlijk meer dan 2000 vlieguren op hun respectievelijke Atlassen uitgevoerd.

Op 21 mei zetten de landen die deel uitmaken van het A400M-programma een "Program Monitoring Team" om de plannen van Airbus Defence and Space om het programma terug op de rails te krijgen te analyseren en te beoordelen. De eerste conclusies van dit PMT zijn dat Airbus nog steeds geen geïntegreerde aanpak heeft inzake productie en ontwikkeling, maar deze als aparte programma's behandelt.

Desondanks is het PMT ervan overtuigd dat Airbus nog steeds 18 toestellen in 2015 kan afleveren, waarvan 3 voor de Luftwaffe in september, oktober en november. Door de eerdere verträgen zullen volgens Duitsland de onkosten met €300 miljoen stijgen. OCCAR verwacht van Airbus spoedig een onderhandelingsaanbod om de basis voor een herzien ontwikkelings- en productiecontract voor de A400M.

Duitsland verwacht eveneens een vertering van 1 tot 2 jaar inzake de ontwikkeling van het defensieve subsysteem voor de Atlas, wat een capaciteitsgebrek van 2 jaar betekent. Hierdoor zal de Transall C-160 van de Luftwaffe, die normaal gezien tegen het einde van 2018 buiten dienst zou worden gesteld, zeker nog tot 2021 vliegen onder zekere voorwaarden.

Op 10 juni heeft Airbus Defence and Space aangekondigd dat de A400M zal deelnemen aan de Paris Airshow van dit jaar, en dat deze daar – ondanks het vliegverbod – effectief zal vliegen volgens de vliegrouetine die eerder in 2010 tijdens airshows werd gevolgd. De Grizzly in kwestie, MSN6, heeft uiteindelijk niet alleen aan de static display op de grond deelgenomen, maar heeft ook tijdens de zogenaamde handelsdagen van 15 juni t/m 19 juni gevlogen met Airbus-testpiloten Tony Flynn en Ignacio "Nacho" Lombo. Hiermee wil Airbus zijn vertrouwen in

Néanmoins, le PMT est convaincu qu'Airbus pourra toujours livrer 18 appareils en 2015 dont 3 pour la Luftwaffe en septembre, octobre et novembre. Les retards précédents augmenteront les dépenses selon l'Allemagne de 300 millions €. OCCAR attend bientôt d'Airbus une offre de négociation afin de revoir la base du contrat de développement et de production de l'A400M.

Allemagne prévoit également un délai de 1 à 2 ans sur le développement du sous-système défensif de l'Atlas, ce qui signifie un manque de capacité de 2 ans. Ainsi le Transall C-160 de la Luftwaffe qui devrait normalement être mis hors service avant la fin de 2018 va certainement encore voler sous certaines conditions jusqu'en 2021.

Le 10 juin, Airbus Defence and Space Military Aircraft a annoncé que l'A400M sera présent au Paris Air Show de cette année et que – en dépit de l'interdiction de vol – il volera effectivement suivant le programme établi en 2010 pour les meetings aériens. Le Grizzly en question, MSN6 n'a pas seulement participé à l'exposition statique, mais a également volé pendant les journées commerciales du 15 juin au 19 juin avec les pilotes d'essais d'Airbus Tony Flynn et Ignacio « Nacho » Lombo. Par cela Airbus veut montrer sa confiance dans l'A400M malgré les événements tragiques qui viennent d'avoir lieu. Pendant le show statique un véhicule blindé Français VBCI de 29 tonnes a été chargé régulièrement dans l'avion.

Le 12 juin, il a été annoncé qu'Airbus Defence and Space Military Aircraft veut toujours vendre l'A400M aux États-Unis. Airbus s'attend à ce que dans la prochaine décennie les forces Armées américaines achèteront l'Atlas, vu qu'il n'y a actuellement aucun autre appareil comme l'Atlas disponible [12]. Soit il faut acquérir un avion de transport stratégique périphérique tel que l'Antonov 124 ou se contenter d'un appareil tel que le Lockheed C-130.

Airbus a également repris ses livraisons de l'Atlas. Le plan de production de cette année doit encore être revu suite au crash de cette année. Mais le but est de livrer 13 avions en 2015. A côté de cela il y a encore 4 appareils qui seront soumis à des vols de test.

Deux avions qui au moment de l'accident étaient prêts à être



de A400M bevestigen ondanks de tragische gebeurtenissen die eerder plaatsvonden. Tijdens de static show werd er regelmatig een Frans pantservoertuig VBCI van 29 ton in- en uit het toestel geladen.

Op 12 juni raakt bekend dat Airbus Defence and Space de Atlas nog steeds aan de Verenigde Staten wil verkopen. Airbus verwacht dat volgend decennium de Amerikaanse strijdkrachten de Atlas zullen aankopen, daar er momenteel geen enkel ander toestel zoals de Atlas beschikbaar is. Ofwel moet men strategische transporttoestellen zoals de Antonov 124 aanschaffen, ofwel moet men zich tevreden stellen met toestellen als de Lockheed C-130.

Airbus is tevens herbegonnen met de leveringen van de Atlas. Het productieplan voor dit jaar wordt nog herbekeken na de crash van dit jaar. Maar de bedoeling is dat er 13 vliegtuigen worden afgeleverd in 2015. Daarnaast zijn er nog 4 toestellen die deze zomer nog aan vliegtests zullen worden onderworpen.

Twee vliegtuigen die ten tijde van het ongeval op het punt stonden



livrés à leurs clients respectifs, seront livrés dans quelques jours, et un certain nombre d'autres avions seront livrés au cours des prochaines semaines. Ainsi la France a entre-temps reçu son septième Atlas. Cet appareil, le MSN19, a été livré par Airbus à la "Direction Générale de le L'armement [13]. Avec cet Atlas les troupes aéroportées peuvent sauter par la porte arrière du cargo. De plus 5 autres Atlas ont été livrés à la Grande-Bretagne.

Pendant ce temps, un total de 12 Atlas a été livré à l'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, la Malaisie et la Turquie.

Cependant il est un fait que l'accident d'un point de vue financier est une catastrophe pour Airbus. Ces événements ont entraîné des retards supplémentaires. L'Allemagne n'a seulement reçu qu'un Atlas malgré un planning prévu de 5 appareils avant la fin de cette année et de 11 en 2016. La France envisage la possibilité d'acquérir des Lockheed C-130J pour combler la pénurie actuelle des Atlas.



om aan hun respectievelijke klanten te worden afgeleverd, zullen binnen een aantal dagen worden geleverd en een aantal andere toestellen zullen in de loop van de komende weken worden geleverd. In dit opzicht heeft Frankrijk intussen zijn zevende Atlas mogen ontvangen. Dit toestel, MSN19, werd door Airbus afgeleverd aan de Direction Générale de L'armement. Met deze Atlas kunnen paratroepen via de achterklep van het cargoruim uit het toestel springen. Verder werden de overige 5 Atlassen aan Groot-Brittannië geleverd.

Intussen werden er in totaal 12 Atlassen afgeleverd aan Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Maleisië en Turkije.

Het is evenwel een feit dat het ongeval financieel gezien een ramp is voor Airbus. Deze gebeurtenissen hebben tot nog verdere vertragingen geleid. Zo heeft Duitsland nog maar één Atlas ontvangen ondanks eerdere plannen om 5 toestellen voor het eind van dit jaar en 11 in 2016 te mogen ontvangen. En Frankrijk overweegt thans om Lockheed C-130J Herculesen aan te schaffen om het huidige tekort aan Atlassen aan te vullen.



# The making of a book

Door Axel Vermeesch

**H**et begon allemaal toen ik in 2006 als vrijwillige medewerker van de VZW Dakota Documentatiecentrum van de 15 Wing een tentoonstelling "60 jaar 15de Wing" samenstelde. In het Dakota-archief vond ik een prachtige foto van een bemanning bij een DC-3 Dakota. Op de neus van het vliegtuig stond een kenteken met de inscriptie FATAAC. Ik kende het kenteken niet en wou er meer over weten.

In het archief van het Dakota Documentatiecentrum vond ik gelukkig het tijdschrift CONTACT waarin JP. Sonck een reeks artikels publiceerde over de "Force Aérienne Congolaise" en "La Force Aérienne Belge au Congo." Ik las deze artikels en werd gemotiveerd om nog veel meer te weten te komen.

Minder dan twee jaar na het einde van de FATAAC, in februari 1969, kwam ik als jonge onderluitenant in de 15 Wing aan. In de vele jaren dat ik vloog met anciens uit de FATAAC in een C-119 en C-130 bemanning, heeft nooit iemand mij iets verteld over zijn tijd bij de FATAAC. Waarom?

Om meer te weten te komen werd op 29 november 2009 door de VZW Dakota een "FATAAC workshop" georganiseerd. Een twintigtal anciens waren aanwezig en spraken ongedwongen over hun belevenissen in Congo gedurende de periode juni 1964 – juli 1967.

Wat ik die dag te horen kreeg was voor mij de aanzet om een boek te schrijven waarin zoveel mogelijk getuigenissen zouden opgenomen worden. Gelukkig vond ik enkele vrijwilligers die met mij wilden samenwerken om het project tot een goed einde te brengen. Een redactieraad werd samengesteld met Jan Baras, Robert Feuillen, Jean-Marie Jacquemart en Marc Carlier, vier anciens van de FATAAC; Michel Neyt, ancien van de Ommegang en Michel Huart, een kenner van de militaire luchtvaartgeschiedenis in Congo. Onder mijn leiding hield deze redactieraad tussen november 2010 en april 2015 zesendertig

werkvergaderingen.

Bezoeken aan het archief van het Koninklijk Museum van Midden-Afrika en het Afrika-archief van het ministerie van Buitenlandse Zaken leverden weinig op. Gedurende de vijf dagen opzoeken bij de Historische Dienst van Defensie konden wij de hand leggen op veel officiële documenten uit de FATAAC-periode en de tijd die eraan vooraf gaat. In de Koninklijke Bibliotheek van België konden wij kranten en tijdschriften raadplegen uit de jaren 1963 tot 1967. Ook in de bibliotheek van het Brussels Air Museum vonden wij enkele artikels over de basis in Kamina en de FATAAC.

Na een lange periode van zwijgen, waren drieëntwintig anciens bereid om een interview toe te staan. Zij vertelden hun belevenissen, gaven ons anekdotes en beantwoordden de vragen van de redactieraad.



Hun dramatische en soms ludieke getuigenissen vormen de basis van dit boek. Voor enkelen onder hen was de medewerking aan dit boek zelfs een therapie.

Even zoveel anciens bezorgden ons foto's en documenten die jammer genoeg niet allemaal in het boek konden opgenomen worden. Zes anciens schreven een dagboek over een bepaalde gebeurtenis of periode bij de FATAAC: Alain Blume, Theofiel Naets, Kamiel Wyckaert, Roger Verbeeck, Claude Buisseret, Jean Hoogewys en Marc Carlier. Hun pennenvruchten zijn bijna letterlijk in het boek overgenomen.

Veel tijdschriften, boeken en

Par Axel Vermeesch

**C**est en 2006 que tout commença, lorsque comme collaborateur bénévole de l'ASBL Centre de documentation Dakota du 15 Wing, j'organisai l'exposition "60 ans 15 Wing". J'avais trouvé dans les archives du Dakota une magnifique photo d'un équipage auprès d'un DC-3 Dakota; sur le nez de l'avion se trouvait un insigne avec l'inscription FATAAC. Je ne connaissais pas cet insigne et voulus en savoir plus.

Je trouvai heureusement dans les archives du Centre de documentation Dakota, le périodique CONTACT dans lequel JP. Sonck avait publié une série d'articles sur la "Force Aérienne Congolaise" et "La Force Aérienne Belge au Congo." La lecture de ces articles m'incita à vouloir en apprendre encore plus. Moins de deux années après la fin de la FATAAC, en février 1969,

rassemblerait un maximum de témoignages possibles. Je trouvai heureusement quelques volontaires qui voulurent bien coopérer avec moi afin de mener le projet à bonne fin. Un comité de rédaction fut établi avec Jan Baras, Robert Feuillen, Jean-Marie Jacquemart et Marc Carlier, tous anciens de la FATAAC, Michel Neyt, ancien de l'Ommegang et Michel Huart, expert dans le domaine de l'histoire aéronautique militaire du Congo. Ce comité de rédaction tint sous ma direction trente-six réunions de travail entre novembre 2010 et avril 2015.

Des recherches aux archives du Musée royal de l'Afrique centrale ainsi qu'aux archives africaines des Affaires Étrangères ne donnèrent guère de résultat. Cinq jours de recherches au Service Historique de la Défense, nous permirent de mettre la main sur plusieurs documents officiels de la période de la FATAAC et du temps qui la précéda. A la Bibliothèque Royale de Belgique nous pûmes consulter les journaux et périodiques des années 1963 à 1967. A la bibliothèque du Brussels Air Museum nous trouvâmes également quelques articles concernant la base de Kamina et la FATAAC. Après une longue période de silence, vingt-trois anciens furent disposés à accorder une interview. Ils racontèrent leurs expériences, nous



livrèrent leurs anecdotes et répondirent aux questions posées par le comité de rédaction. Leurs témoignages dramatiques et quelquefois humoristiques sont la base de ce livre. Pour quelques-uns d'entre eux, leur contribution au livre fut même une thérapie. De plus, beaucoup d'anciens nous remirent des photos et des documents qui n'ont pu, malheureusement, être tous repris dans le livre. Six anciens avaient tenus un journal concernant un événement bien déterminé ou une certaine période à la FATAAC: Alain Blume, Theofiel Naets, Kamiel Wyckaert, Roger Verbeeck, Claude Buisseret, Jean Hoogewys et Marc Carlier.

répondirent aux questions posées par le comité de rédaction. Leurs témoignages dramatiques et quelquefois humoristiques sont la base de ce livre. Pour quelques-uns d'entre eux, leur contribution au livre fut même une thérapie. De plus, beaucoup d'anciens nous remirent des photos et des documents qui n'ont pu, malheureusement, être tous repris dans le livre. Six anciens avaient tenus un journal concernant un événement bien déterminé ou une certaine période à la FATAAC: Alain Blume, Theofiel Naets, Kamiel Wyckaert, Roger Verbeeck, Claude Buisseret, Jean Hoogewys et Marc Carlier.

dagbladen werden geraadpleegd. Een omslagartikel van het tijdschrift Pourquoi Pas? werd overgenomen alsook tekst uit het boek "Dans Stanleyville" van Patrick Nothomb. Een uitgebreide bibliografie van

geraadpleegde boeken en tijdschriften bevindt zich in bijlage. De Nederlandse uitgave van het boek is zopas verschenen en de Franse versie volgt in december 2015.

## Uittreksel boek "Wij waren erbij"

Robert Feullen, boordradio

Op 16 november stijgen wij met twee DC-6 vliegtuigen op in Melsbroek met bestemming Kamina. Wij brengen de militairen die hun collega's, wier verblijf in de FATAc ten einde loopt, zullen aflossen. Ik maak deel uit van de bemanning van de KY-1 waarvan Paul Fraipont boordbevelhebber is. André Haemers is boordbevelhebber van de KY-3. Na 25 vluchten en twee dagen later, omdat het Afrikaanse continent om politieke redenen niet overvlogen mag worden, komen wij aan in Leopoldstad. Daar loopt onze KY-1 nog een paar dagen vertraging op wegens technische problemen. Luitenant JM. Jacquemart, belast met de "cross servicing" op N'Djili, bezorgt ons wapens.

Als wij op 22 november uiteindelijk in Kamina landen, stellen wij vast dat de tarmac vol Amerikaanse C-130's staat en Belgische para's de hangars bezetten. De bevelhebber van het Belgisch detachement geeft ons een nieuwe opdracht: wij zullen naar Stanleystad vliegen tijdens de operatie Rode Draak. Daarom zijn die Amerikaanse C-130's met Belgische para's hier.

Op 24 november, rond vier uur in de morgen worden wij gewekt door het geraas van de motoren van de vertrekkende C-130's. Vanaf negen uur zijn wij stand-by. Om dertien uur stijgen wij als eerste op naar Stanleystad en klimmen naar kruishoogte. Op zeker ogenblik roept boordcommandant P. Fraipont mij en wijst mij op de KY-3 die ons op zeer lage hoogte en aan een grote snelheid voorbij steekt. Aangekomen in de buurt van Stanleystad houdt André Haemers deze lage hoogte aan en nadert de landingsbaan van zeer ver. Het vliegtuig wordt beschoten door de rebellen en geraakt aan de motor nummer 3. Het oliereservoir wordt doorboord en de KY-3 moet aan de grond blijven.

Het is zeer druk op het vliegveld van Stanleystad. De luchthaven is volgepropt met burgers die wachten op hun evacuatie. Allerhande vliegtuigen vliegen af en aan. Generaal Mobutu komt poolshoogte nemen in zijn Beechcraft met luitenant-kolonel Bouzin als zijn piloot.

Rond 18u30 is het donker en de passagiers komen aan boord voor een vlucht naar Leopoldstad. De motoren worden gestart, alle lichten in het vliegtuig gedoofd, de positielichten worden niet aangezet en in volslagen duisternis lijnen wij ons op. P. Fraipont haalt het uiterste uit de motoren en om 19u laat hij de remmen los. Links en rechts van de startbaan liggen de para's in dekking. Zodra het vliegtuig in beweging komt openen zij het vuur in de richting van de struiken langs beide kanten van de piste. Het lawaai van hun geschut overstemt zelfs dat van de motoren. Lichtkogels brengen licht in de duisternis, we stijgen op midden in een vuurwerk. Zouden de omstandigheden niet zo triestig zijn, dan ware het een ongelofelijk spektakel.

Op een veilige hoogte wordt de verlichting aangestoken. Ik maak contact met ONY, het radiostation van de 15 Wing, om te melden dat wij vertrokken zijn. Daarna ga ik in de cabine. Op de eerste rij zit een echtpaar en ik stel hen voor om een bericht door te sturen voor hun familie in België. Zij antwoorden mij: "Wij maakten vanmorgen deel uit van de groep van 250 blanken die door de rebellen te voet naar het vliegveld werden gebracht. In de Sergeant Ketelelaan begonnen ze ons te mitrilleren. Twee van mijn zonen werden voor onze ogen neergeschoten. Ik verkies om zelf mijn familie op de hoogte te brengen van dit droevig nieuws". Totaal de kluts kwijt, ben ik teruggekeerd naar de cockpit.

Leurs manuscrits ont été repris presque intégralement dans le livre.

De nombreux livres, périodiques et journaux ont été consultés. Une couverture du magazine "Pourquoi Pas?" a été reprise

ainsi qu'un texte du livre "Dans Stanleyville" de Patrick Nothomb. Une bibliographie détaillée des livres et périodiques consultés est reprise en annexe.

L'édition néerlandaise du livre vient d'apparaître et l'édition

## Extrait du livre "Nous y étions"

Robert Feullen, radio de bord

Le 16 novembre, nous décollons avec deux DC-6 de Melsbroek avec Kamina comme destination. Nous transportons les militaires qui viennent relever leurs collègues dont le séjour à la FATAc touche à sa fin. Je fais partie de l'équipage du KY-1 dont Paul Fraipont est le commandant de bord. André Haemers est commandant de bord du KY-3. Nous arrivons à Léopoldville après 25 heures de vol et deux jours plus tard, car le continent africain ne peut être survolé pour des raisons politiques. Nous accusons un nouveau retard de quelques jours à Léopoldville à cause de problèmes techniques de notre KY-1. Le lieutenant JM. Jacquemart qui est chargé du « cross servicing » à N'Djili, nous procure des armes.

Lorsque nous atterrissons finalement à Kamina le 22 novembre, nous constatons que le tarmac est rempli de C-130 américains et que les paras belges occupent les hangars.

Le commandant du détachement belge nous donne une nouvelle mission : nous allons voler vers Stanleyville pendant l'opération Dragon Rouge. C'est la raison de la présence des C-130 américains et des paras belges à Kamina.

Le 24 novembre, vers quatre heures du matin, nous sommes réveillés par le bruit des moteurs de C-130 en partance. Nous sommes en stand-by à partir de 9h. À 13h, nous décollons pour Stanleyville. À un certain moment, P. Fraipont, le commandant de bord m'appelle et me montre le KY-3 qui nous dépasse à très basse altitude et à grande vitesse.

Arrivé à proximité de Stanleyville, André Haemers maintient cette hauteur et effectue de très loin une approche de la piste. L'avion est pris sous le feu des rebelles et est touché au moteur 3. Le réservoir d'huile est transpercé et le KY-3 est cloué au sol.

L'activité sur l'aérodrome de Stanleyville est intense. L'aérogare est remplie de civils qui attendent leur évacuation. Toute sorte d'avions décollent et atterrissent. Le général Mobutu est venu se rendre compte sur place de la situation avec son Beechcraft piloté par le lieutenant-colonel Bouzin.

Vers 18.30h, la nuit tombe et les passagers montent à bord pour un vol à destination de Léopoldville. Les moteurs sont mis en marche. Toutes les lumières à l'intérieur de l'avion ainsi que les lampes de positionnement extérieures sont éteintes. C'est dans l'obscurité la plus complète que nous nous alignons sur la piste. P. Fraipont pousse les moteurs à fond et vers 19h, il lâche les freins. Les paras sont en couverture à gauche et à droite de la piste. Dès que l'avion se met en mouvement, ils commencent à tirer vers les buissons de part et d'autre de la piste. Le bruit des tirs dépasse même celui des moteurs. Les balles traçantes éclairent la nuit et nous décollons au milieu d'un feu d'artifice. Si les circonstances n'étaient pas aussi dramatiques, nous aurions pu apprécier cet incroyable spectacle. Les lumières sont allumées à une hauteur de sécurité. Je prends contact avec ONY, la station radio de Melsbroek, et les informe de notre départ. Je me rends ensuite dans la cabine. Un couple est assis au premier rang et je leur propose d'envoyer un message à leur famille en Belgique. Ils me répondent qu'ils ont fait partie ce matin du groupe de 250 blancs qui ont été conduits à pied par les rebelles à l'aérodrome et de préciser : « Dans l'avenue du Sergent Ketele, ils ont commencé à nous mitriller. Deux de nos fils ont été abattus devant nos yeux. Je préfère informer personnellement la famille de cette triste nouvelle ». Je suis retourné dans le cockpit, complètement perturbé.

# 15 Wing in/en 2015

## Zaterdag 25 april 2015 - Aardbeving in Nepal

Rond het middaguur wordt het arme land Nepal getroffen door een zware aardbeving (7,8 schaal Richter). Het epicentrum ligt dicht bij de hoofdstad Kathmandu.



Het aantal slachtoffers wordt geraamd op 2500. De Belgische regering beslist B-FAST, enkele militaire communicatiespecialisten en hulpgoederen met een vliegtuig van de 15 Wing naar Kathmandu te sturen. Al op zondagavond 26 april vertrekt de A321 van het 21 Smaldeel met 45 hulpverleners, waaronder B-FAST met speurhonden, en 5 ton hulpmateriaal naar Kathmandu.

## Zondag 26 april

De A321 vertrekt in Melsbroek om 18:00 U met een dubbele bemanning van 14 in totaal. De zendingsoverste is de Cdt VI Jean Luc DEBEIR. De voorziene tussenlandingen op weg naar Kathmandu zijn Caïro en Bahrein. Aan boord bevinden zich het B-Fast team met zijn speurhonden, hulpverleners en enkele journalisten. In totaal zijn er 48 passagiers en ongeveer 5 ton materiaal.

De vlucht op zich verloopt vlot hoewel een gedwongen route verandering voor enige vertraging zorgt. Bij nadering van Kathmandu gaat het fout. Het kleine vliegveld is overbezet en de boordcommandant is verplicht uit te wijken naar New Delhi (Indië). Daar landt het vliegtuig op maandag rond de middag, twaalf uur en dertig minuten na zijn vertrek uit Melsbroek. De bemanning neemt een welverdiende rust terwijl de

nodige contacten worden gelegd om op dinsdag 28 april naar Kathmandu te kunnen vliegen.

## Dinsdag 28 april

Met ongeveer 4 uur vertraging vertrekt de A321 in de vooravond naar Kathmandu. Opnieuw

moet ongeveer een uur gewacht worden in de lucht, er zijn 4 wachtende vliegtuigen voor ons en nog steeds geen vrije parking plaatsen. Bovendien is Kathmandu een vliegveld omgeven door bergen (het is door de vertraging reeds na zonsondergang) en vereist de nadering een steil dalingspercentage, waardoor de ATC veel tijd en ruimte laat tussen opstijgende en landende vliegtuigen. Om 2100 uur lokale tijd landt de A321 te Kathmandu. Na ontladen en het aan boord nemen van 127 personen van acht nationaliteiten, meestal Belgen en Nederlanders, keert het vliegtuig terug naar New Delhi.

## Woensdag 29 april

In de late avond vertrekt de A321 uit New Delhi uur via Dubai en Athene naar Melsbroek waar hij donderdag toekomt om 10:45 U. Alle 127 geëvacueerden worden opgevangen in Brussels Military Airport. (foto's bij F. Wouters PR 15W)

## Airlift Block Training 2015

ABT2015 heeft, zoals verleden jaar, plaatsgevonden in Toulouse (FR) van 02 mei tot 22 mei 2015. Tijdens deze twee periodes van twee weken werden telkens 4 C-130's ontplooid met een dertigtal bemanningsleden. Tijdens deze intense oefening, die georganiseerd werd

## Samedi, 25 Avril, 2015 - Tremblement de terre au Népal

Vers midi, le pays pauvre du Népal est frappé par un violent séisme (7,8 à l'échelle de Richter). L'épicentre est proche de la capitale Katmandou. Le nombre de victimes est estimé à 2500.

Le gouvernement belge a décidé d'envoyer un avion du 15e Wing à Katmandou avec l'équipe B-FAST, quelques militaires spécialisés en communication et du matériel de secours. Déjà le dimanche 26 Avril au soir, l'A321 de la 21e Escadrille part vers Katmandou avec 45 assistants humanitaires, dont l'équipe B-FAST avec des chiens renifleurs et 5 tonnes de matériel de secours.

## Dimanche, 26 Avril

L'A321 quitte Melsbroek à 18h00 avec un double équipage de 14 au total. Le chef de mission est le Cdt Avi Jean Luc DEBEIR. Les escales prévues sur le chemin vers Katmandou sont le

trente minutes après son départ de Melsbroek. L'équipage prend un repos bien mérité, tandis que les contacts nécessaires sont établis pour pouvoir voler à Katmandou le mardi, 28 Avril.

## Mardi, 28 Avril

La veille, l'A321 quitte Katmandou avec environ 4 heures de retard. Il faut de nouveau cercler pendant environ une heure dans le « holding », puisqu'il y a 4 avions qui nous précèdent, et toujours pas d'aires de stationnement disponibles. En outre, Katmandou est un aéroport entouré de montagnes (du au retard, le soleil s'est déjà couché) et l'approche exige un taux de descente marqué de sorte que l'ATC fait respecter une marge importante en temps et en espace entre le décollage et l'atterrissage des avions. A 2100 heures, heure locale, l'A321 atterrit à Katmandou. Après le déchargement, 127 évacués de huit nationalités, principalement des Belges et des Néerlandais,



Caire et Bahrein. À son bord se trouvent l'équipe B-Fast avec ses chiens renifleurs, des assistants humanitaires et quelques journalistes. Au total il y a 48 passagers et environ cinq tonnes de matériel.

Le vol en soi se déroule sans problèmes, mais un changement d'itinéraire forcé crée quand-même un peu de retard.

L'approche de Katmandou s'avère problématique : le petit aéroport est surchargé et le commandant de vol est obligé d'atterrir à New Delhi (Inde), où l'avion atterrit le lundi vers midi, douze heures et

montent à bord, et l'avion retourne à New Delhi.

## Mercredi 29 Avril

Tard dans la soirée, l'A321 quitte New Delhi et arrive, via Dubai et Athènes, à Melsbroek où il atterrit le jeudi à 10h45. Les 127 personnes évacuées sont reçus à l'aéroport militaire de Bruxelles.

(Photos par F. Wouters PR 15W)

## Airlift Block Training 2015

Du 2 au 22 mai 2015, l'ABT2015 a eu lieu à Toulouse (FR) comme l'année passée. Au cours de ces deux périodes de deux semaines,

samen met het peloton Luchtbevoorrading en een compagnie paracommando's, werden de tactische kwalificaties van de bemanningen van het 20 Smaldeel getest en op peil gehouden. Er werden tactische vluchten op lage hoogte uitgevoerd alsook parachutages van personeel en materieel. Tijdens de twee periodes werden in totaal 170 opdrachten uitgevoerd voor een totaal van 154 uren.

Tijdens de eerste periode stond het detachement onder bevel van Lt Kol VI Beeckmans met als Director of Operations (DO) Maj VI Deberdt. Lt Kol VI Deprez en Kol Degroote namen hun taak over gedurende de tweede periode met als DOO Kapt VI Matton.

### European Advanced Airlift Tactics Training Course 15-2 (EAATTC)

EAATTC 2015-2 werd, op uitnodiging van Frankrijk georganiseerd in Orleans van 18 tot 29 mei 2015. De EAATTC heeft tot doel transportbemanningen van verschillende Europese



landen te trainen om samen te opereren in een vijandelijke omgeving. Nadruk wordt gelegd op het inzetten van de vliegtuigen en het toepassen van standaard procedures in een veranderende omgeving. Tijdens deze oefening werd voornamelijk het tactisch formatievliegen geoefend.

Aan EAATTC 15-2 namen vijf landen deel met zes vliegtuigen en meer dan 140 militairen. Drie C130's (BE, IT, SP) en drie C160's (2xFR, GE) namen deel aan deze oefening. De CH12 van het zoste Smd vertrok reeds op 17 mei met als DetCo Kapitein VI J. Herman. In totaal namen vijf piloten, twee flight engineers en drie loadmasters deel aan deze oefeningen. Ze voerden dertien zendingen uit voor een totaal van

28 vliegreizen.

### Air Transport Training (EATT) 2015



De European Air Transport Training 2015 wordt georganiseerd door het European transport Command en ging door van 14 tot 26 juni in Beja (Portugal). Beja ligt in het binnenland ongeveer 180 km ten Zuidoosten van Lissabon.

Aan deze trainingsperiode namen 11 landen deel waaronder België. Naast de traditionele West-Europese luchtmachten (GE, FR, NL, BE, IT, PO, UK, IT) namen ook Finland, Zweden, Roemenië en Litouwen deel aan de oefening. De 15 Wing was aanwezig met 1 C130 (CH10) en 2 bemanningen, met als DetCo de Kapitein Vlieger Marc Charlier.

Vijftien vliegtuigen van verschillende types (7xC130, 2xC160, 3xC27J, 2xC295, 1xCN235) dienden samen te werken in een operationele omgeving. Gedurende deze periode werden 320 vliegreizen, verdeeld over 200 zendingen, gepresterd. Buiten tactische vluchten op lage hoogte en formatievluchten, werden er ongeveer duizend parachutisten gedropt en ongeveer 37 Ton materiaal uitgeworpen.

Onze bemanningen waren goed voor 14 zendingen met een totaal van zeven en twintig vliegreizen waarvan 6 uur nachtvlucht. Door een tijdelijke onbeschikbaarheid van de C130 dienden spijtig genoeg 4 zendingen geschrapt te worden. Toch waren de bemanningen tevreden met het behaalde resultaat en enthousiast over de multinationale samenwerking.

quatre C-130 étaient chaque fois déployés avec une trentaine de membres d'équipage. Au cours de cet exercice intense, qui a été organisé en collaboration avec un peloton du ravitaillement

les équipages de transport de différents pays européens à fonctionner ensemble dans un environnement hostile. L'accent est mis sur l'utilisation d'avions et l'application de procédures standard dans un environnement changeant. Au cours de cet exercice, on a principalement entraîné le vol en formation tactique.

A l'EAATTC 15-2, cinq pays ont participé avec six avions et plus de 140 militaires. Trois C130 (BE, IT, SP) et trois C160 (2xFR, GE) ont participé à cet exercice. Le CH12 de la 20ième Escadrille quittait déjà le 17 mai avec le capitaine Avi J. Herman comme commandant du détachement. Au total, cinq pilotes, deux mécaniciens de bord et trois arrimeurs ont participé à ces exercices. Ils ont effectué treize missions pour un total de 51:25 heures de vol.

### European Air Transport Training (EATT) 2015

Le « European Air Transport Training 2015 » est organisé par le European transport Command et a eu lieu du 14 au 26 Juin à Beja (Portugal). Beja est situé à l'intérieur du pays, à environ 180 km au sud-est de Lisbonne.

11 pays ont participé à cette période d'entraînement, dont la Belgique. Outre les forces



(DO) le Maj Avi Deberdt. Au cours de la deuxième période, le Lt. Col. Avi Deprez et Col Degroote ont repris leurs fonctions comme avec DOO Capt Avi Matton.

### European Advanced Airlift Tactics Training Course 15-2 (EAATTC)

Suite à l'invitation de la France, l'EAATTC 2015-2 a été organisée à Orléans du 18 au 29 mai 2015. L'EAATTC a pour but d'entraîner

aériennes traditionnelles d'Europe occidentale (GE, FR, NL, BE, IT, PO, Royaume-Uni, IT), la Finlande, la Suède, la Roumanie et la Lituanie ont participé aussi à l'exercice. Le 15e Wing était présent avec un C130 (CH10) et deux équipages, avec le capitaine aviateur Marc Charlier comme Commandant de Détachement. Quinze avions de différents types (7xC130, 2xC160, 3xC27J, 2xC295, 1xCN235) ont dû travailler ensemble dans un environnement

## Het "C-130H Static Display Team"

Er zijn weinig mensen die weten dat er buiten de demo teams van de Luchtcomponent (F-16 Solo Display, Marchetti – SF260 Red

Reynders, de staatssecretarissen voor Buitenlandse handel en Wetenschapbeleid, de Waalse, Brusselse en Vlaamse minister-presidenten, een uitgebreide economische en wetenschappelijke delegatie,

opérationnel. Pendant cette période, 320 heures de vol ont été effectuées pendant plus de 200 missions. A côté des vols tactiques à basse altitude et des vols en formation, on a « droppé » un millier de parachutistes et

## Le "C-130H Static Display Team"

Il y a peu de gens qui savent qu'en plus des équipes de démonstration de la composante aérienne (F-16 Solo Display, Marchetti - SF260 Red Devils et l'A-109BA), un "Static Display Team C-130H" existe au sein du 15e Wing. Après les succès du team de démonstration C-130H en vol de Xavier Hellebout et Jean-Luc Feuillen, on décida début 2008 de recréer une nouvelle équipe nommée "Static Display Team C-130H" L'équipe actuelle se compose de deux officiers de relations publiques (Lt Avi Laurent Grégoire et le lieutenant Bram De Paepe) et une série de collaborateurs dédiés, dirigés par Stefan Bass, chacun avec leurs tâches spécifiques au sein du « display team ».

L'objectif du "Static Display Team C-130H" est d'ouvrir notre « cheval de bataille de la Force Aérienne » au public afin qu'il puisse se familiariser avec l'intérieur du volume de chargement et donner, par une présentation multimédia et une exposition à l'intérieur de l'avion, une idée des tâches spécifiques du 15e Wing.

Dans notre prochain Dakota News, nous consacrerons un article entier aux activités et les membres de l'équipe de ce Static Display Team.



Devils en de A-109BA) ook nog een "Static Display Team C-130H" bestaat binnen de 15de Wing in het 20ste Smaldeel. Na het succesvolle demo team in vlucht C-130H van Xavier Hellebout en Jean-Luc Feuillen werd er beslist om begin 2008 het team nieuw leven in te blazen als zijnde het "Static Display Team C-130H". Het huidige team bestaat uit twee PR Officiers (Lt VI Gregoire Laurent en Lt Bram De Paepe) en een reeks gedreven medewerkers aangevoerd door Bas Stefan met elk hun specifieke taken binnen het display team.

Het doel van het "C-130H Static Display Team" is om ons werkpaard van de Luchtmacht open te stellen voor het publiek zodat ze kennis kunnen maken met de binnenkant van de cargoruimte, en door een multimediaspresentatie en tentoonstelling in het vliegtuig, een idee te krijgen over de specifieke taken van de 15de Wing.

In onze volgende Dakota News wijden we een volledig artikel aan de activiteiten en de medewerkers van het Static Display Team.

pers en medewerkers. In totaal ongeveer 250 personen. Defensie werd gevraagd om het luchttransport te verzekeren. Door de grote afstand en het aantal passagiers kwam de A321 echter niet in aanmerking en werd beroep gedaan op de leasing maatschappij om een A330 ter beschikking te stellen, zoals trouwens voorzien is in het leasingcontract. Het toestel wordt echter wel gevlogen en bemand door personeel van de 15 Wing. In totaal waren er 19 bemanningsleden aan

quelques 37 Tonnes de matériel.

Nos équipages ont effectué 14 missions avec un total de vingt-sept heures de vol dont six heures de vol de nuit. Suite à une indisponibilité temporaire du C130, quatre missions ont malheureusement dû être supprimés. Cependant, les équipages étaient satisfaits du résultat et enthousiasmés par la coopération multinationale.



## Koninklijke reis naar China

Op 20 juni 2015 vertrokken de Koning en de Koningin voor een zesdaags staatsbezoek aan China. Ze waren vergezeld van minister van Buitenlandse Zaken

## Voyage Royal au Chine

Le 20 Juin 2015, le Roi et la Reine sont partis pour une visite d'état de six jours en Chine. Ils étaient accompagnés par le ministre des Affaires étrangères Reynders, des secrétaires d'Etat du Commerce extérieur et de la Politique scientifique, des ministres-présidents de la Wallonie, de Bruxelles et de Flandre, d'une délégation économique et scientifique appréciable, de la presse et des employés. Au total, environ 250 personnes. La défense a été invité d'en assurer le transport aérien. A cause de la distance et du nombre de passagers, l'A321 ne convenait pas, et on a dû faire appel à la société de leasing pour fournir un A330, comme d'ailleurs prévue dans le contrat de bail. Bien sûr, l'avion est bien piloté et équipé par du personnel du 15e Wing. Au total, il y avait 19 membres d'équipage à bord avec le colonel

boord met Kolonel VI Tanguy Flamant als boordcommandant/zendingsoverste.

Het vliegtuig steeg op van Melsbroek om 07:00 U om bijna elf uur later, rond middernacht in Wuhan te landen. De avond van 22 juni werd doorgevlogen naar

Luchtcomponent van Defensie (FONAVIBEL), zijn weer verzekerd van een mooie cheque begin volgend jaar.

### Nationale Feestdag

Op 21 juli namen slechts 3 C-130 van de 15e Wing deel aan het



Beijing. Op 25 juni werd de reis verder gezet naar Sjanghai en twee dagen later ging het richting Shenzhen. Uiteindelijk werd op 27 juni de terugreis aangevat waar men na ongeveer twaalf uur vlucht s' avonds in Melsbroek landde. De ganse reis was vlot verlopen. Another "job wel done" by 15 Wing!

luchtdefilé ter gelegenheid van de Nationale Feestdag. Deze beperkte participatie, niet alleen van de 15 Wing maar ook van de andere vliegende eenheden,



is een gevolg van de strenge besparingen opgelegd door Defensie. Nooit eerder namen minder vliegtuigen van onze 15 Wing deel aan het defilé. Desondanks werd de BBQ die er elk jaar op volgt toch georganiseerd.



Avi Tanguy Flamant comme commandant de bord et de la mission. L'avion a décollé de Melsbroek à 07h00, pour atterrir à Wuhan autour de minuit, après près de onze heures de vol. Le soir du 22 Juin, le vol vers Beijing a continué. Le 25 Juin, on volait vers Shanghai et deux jours plus tard, on prenait la direction de Shenzhen. Finalement, le voyage-retour a commencé le 27 Juin et, après environ douze heures de vol, on atterrit à Melsbroek dans la soirée. Tout le voyage s'est

Environ 1500 motocyclistes sont venus participer à cet événement populaire. Comme toujours, l'organisation a été impeccable, avec un tour GPS-sous la supervision de la police. Au retour de leur randonnée, une atmosphère chaleureuse avec musique et barbecue attendait les participants sur le tarmac de Melsbroek.

Les travaux sociaux du 15e Wing, dont l'Organisation Internationale Multiple Sclérose (IMSO) et le Fonds pour les veuves et les orphelins de la Composante Air de la Défense (FONAVIBEL) peuvent de nouveau s'attendre à un beau chèque au début de l'année prochaine.

### Indian Day Motorrally 2015

De 18de Indian Day ging dit jaar door op 5 juni. Ongeveer 1.500 motorrijders zakten af naar dit populair gebeuren. Zoals steeds was de organisatie top met een GPS-tour onder begeleiding van de politie. Bij de terugkeer van hun uitstap heerste er op de tarmac van Melsbroek een gezellige sfeer met muziek en BBQ.

De sociale werken van de 15 Wing, waaronder de International Multiple Sclerose Organisation (IMSO) en het Fonds voor Weduwen en Wezen van de

déroulé sans heurts. Un autre « job wel done » par le 15e Wing !

### Indian Day Motorrally 2015

Le 18ième « Indian Day » était cette année organisée le 5 Juin.

### Fête nationale

Le 21 Juillet, seulement trois C-130 du 15e Wing ont participé au défilé aérien à l'occasion de la Fête nationale. Cette participation limitée, non seulement du 15e Wing, mais aussi des autres unités volantes, est le résultat des économies strictes imposées par la Défense. Jamais auparavant, moins d'avions de notre Wing ont participé au défilé. Néanmoins, le BBQ traditionnel était quand même organisé ensuite.

### Bemanning Nepal - Equipage Népal

Piloten JL. De Beir, T. Dewulf, T. Britte en J. Hanssens; loadmasters en stewards: G. Geens, P. Pierré, R. Van der Auwera, J. Verheyden, J. Boistay, V. Spruyt, F. Verheyden en P. Vervaecke; en twee technici van Hifly.

### Bemanning EAATTC - Equipage EAATTC

Piloten: J. Herman, W. Martens, J. Gillis, K. Craps, T. Van Den Hof – FE: O. Etienne, F. Jacobs-Van Oevelen – LM: P. Van De Velde, D. Jungbluth, P. Blanckaert

### Bemanning EATT - Equipage EATT

Pilote: M. Charlier, F. Pttyn, T. Fabre, K. Heffinck, J. Van Nieuland – FE: T. Baert, A. Gezel – LM: M. Harthoorn, S. Mulders, C. Loosveldt, G. Taillieu

# Breugelfeest 2015 Fête Breughelienne



9-10-2015

**W**ij hebben het genoeg en al onze leden hartelijk uit te nodigen op ons traditioneel jaarlijks Bruegeliaans festijn dat zal doorgaan op vrijdag 9 oktober 2015.

Reserveer dus nu reeds deze vrijdag in uw agenda. Aperitief in de mess van de 15 Wing vanaf 19U00. Het buffet wordt geopend om 20U00.

Tot 2 oktober kunt u zich nu reeds inschrijven door storting van **30 euro/persoon** op onze rekening **BE11 4381 0641 2148 (BIC KREDBEBB)**. Indien u wenst kan u een voorkeur voor uw tafelgenoten geven. We zullen in de mate van het mogelijke rekening houden met uw wensen.

**C**'est avec plaisir que nous invitons tous nos membres à notre festin breughélien annuel traditionnel qui se tiendra le vendredi, 9 Octobre 2015.

Réservez déjà dès maintenant ce vendredi sur votre calendrier. Apéritif dans le mess du 15e Wing à partir de 19h00. Le buffet ouvre à 20h00.

Dès maintenant, et jusqu'au 2 Octobre, vous pouvez déjà vous inscrire en versant **30 euros / personne** sur notre compte **BE11 4381 0641 2148 (BIC KREDBEBB)**. Si vous le souhaitez, vous pouvez spécifier vos convives préférés. Nous essayerons de respecter au maximum vos desiderata.