

DAKOTA *News*



67

Dec/Déc
2015



BruMil

DC-3 Restored

PTU

(Patient Transport Unit)

**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, Tacha Hoeck,
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

Openingsuren: maandag & donderdag,
van 14 tot 18U

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" :

15 Euro te storten op rekening nr. IBAN
BE11 4381 0641 2148 van de VZW

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : Vic Beliën

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

Rédaction :

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

Layout : André Janssens

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

Photos : Axel Vermeesch, archives
Centre Dakota, Tacha Hoeck,
Défense, Carl Hermans

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Adresse:

Dakota - 15 Wing Transport Aérien
Haachtsesteenweg 138
1820 Melsbroek

Tél : (02) 752 46 50

Fax : (02) 752 46 51

e-mail : secretariaat@dakota15wing.be

Heures d'ouverture: lundi & jeudi, de 14
à 18 hrs

Cotisation annuelle de membre "Dakota"

: 15 Euro à verser sur le compte IBAN
BE11 4381 0641 2148 au nom de l'ASBL

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : Vic Beliën

IN DIT NUMMER :

DANS CE NUMÉRO :



Blz 3

Page 3

Blz 4

Page 4

Blz 8

Page 8

Blz 11

Page 11

Blz 16

Page 16

Blz 20

Page 20

Blz 25

Page 25

Blz 28

Page 28

Editoriaal

Editorial

Inhuldiging DC-3 Dakota

Inauguration du DC-3 Dakota

Inside Dakota

BruMil, de militaire luchthaven

BruMil, l'aérogare militaire

PTU, medische evacuatie met C-130

PTU, évacuation médicale en C-130

The Atlas story (deel 15)

The Atlas Story (part 15)

C-130H static Display Team

15Wing in 2015

15 Wing en 2015

WOORD VAN DE VOORZITTER



LE MOT DU PRESIDENT

Hiermee is het jaar 2015 ook weer voorbij. Dit is het jaar dat in de vzw Dakota herinnerd zal worden als het jaar waarin de restauratie van onze DC3 tot een succesvol einde werd gebracht. Een grote pluim op de hoed van onze medewerkers van het Restore Team. Hoe we dit gevierd hebben vindt u verder in dit nummer.

Ook op andere punten kunnen we met voldoening terugblikken op het voorbije jaar. Nog nooit in ons twintigjarig bestaan telde onze vereniging meer vrijwillige medewerkers dan vandaag. De inzet van deze 36 effectieve leden is een garantie voor de toekomst van onze vereniging. We mogen er eveneens fier op zijn dat we er in geslaagd zijn ons ledenaantal boven de 450 te houden. Dank zij hun bijdragen zijn we er ook dit jaar, ondanks enkele tegenvallers, in geslaagd drie mooie Dakota News nummers in kleur te publiceren.

Maar er waren ook wat minpunten te noteren. Zo hadden wij in 2015 merkkelijk minder groeps- en individuele bezoekers. Dit als gevolg van de invoering van strengere maatregelen om toegang te krijgen tot het militair kwartier waarin we gehuisvest zijn. Dit heeft tot nogal wat frustraties geleid bij onze leden, waarvoor onze verontschuldiging. Het ziet er echter niet naar uit dat we snel zullen terugkeren naar de situatie van voor 2015, en we vragen dan ook uw begrip voor deze noodzakelijke maatregelen en om uw bezoek steeds tijdig aan te kondigen. Dieptepunten waren ernstige medische problemen voor enkele van onze naaste medewerkers maar vooral het plotseling overlijden van onze zeer sympathieke en altijd bereidwillig vriend Chris De Rijbel. We zullen hem niet vergeten.

In dit laatste Dakota News nummer van 2015 gaat het hoofdartikel over BRUMIL, onze militaire luchthaven te Melsbroek. We hadden het er reeds in het kort over bij de heropening in 2010, maar een grondige kijk achter de schermen hebt u reeds lang te goed. Verder het in ons vorig nummer beloofde artikel over de Static Display C130. Een artikel over MEDEVAC met C130 en onze gebruikelijke rubrieken vervulden het geheel. Veel leesplezier.

Zoals gebruikelijk wensen het redactieteam, het bestuur en al onze medewerkers u en uw familieleden prettige eindejaarsfeesten en een voorspoedig jaar 2016. We hopen dat u ons blijft steunen en ingaat op onze uitnodiging om uw bijdrage voor volgend jaar te storten.

René Hoeben
Voorzitter

Voici donc l'année 2015 terminée. Elle restera dans les annales de l'asbl Dakota comme l'année durant laquelle nous avons mené à bien la restauration de notre DC3. Un immense succès pour notre Restore Team. Et qui fut célébré avec fierté comme vous le lirez plus loin dans ce numéro.

D'autres succès nous permettent de jeter un regard satisfait sur l'année écoulée. En vingt ans d'existence, jamais notre association n'a compté autant de bénévoles qu'aujourd'hui. Le dévouement de ces 36 membres effectifs est une garantie pour le futur de notre association. Nous sommes également fiers d'avoir pu maintenir le nombre de nos membres au-delà des 450. Leur contribution nous a permis de publier trois beaux numéros en couleurs de Dakota News et ce malgré quelques contretemps.

Mais nous avons aussi subi quelques revers. En 2015 nous avons accueilli moins de groupes et de visiteurs individuels, ceci en raison des mesures de sécurité renforcées appliquées au quartier militaire où nous sommes établis. Une grande frustration pour nos membres et dont nous tenons à nous excuser. Il est clair que nous ne retournerons pas de sitôt à la situation d'avant 2015. C'est pourquoi nous comptons sur votre compréhension en ce qui concerne ces mesures exceptionnelles et vous recommandons de toujours annoncer votre visite bien à l'avance. Nous avons connu le creux de la vague avec les problèmes médicaux de certains de nos proches collaborateurs et surtout avec le décès inopiné de notre sympathique et dévoué ami Chris De Rijbel. Nous ne l'oublierons pas.

Dans ce dernier numéro 2015 de Dakota News nous consacrons notre article principal à BRUMIL, notre aéroport militaire de Melsbroek. Nous en avons déjà brièvement parlé à sa réouverture en 2010, mais depuis longtemps nous vous étions redevables d'un large coup d'œil en coulisse. Comme promis dans notre numéro précédent, vous trouverez également l'article sur le Static Display C130. Un article sur l'évacuation médicale en C130H et nos rubriques habituelles complètent le tout. Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à leur lecture.

Comme le veut la tradition, l'équipe de la rédaction, la direction et tous nos collaborateurs vous souhaitent ainsi qu'à vos familles d'agréables fêtes de fin d'année et une bonne année 2016. Nous espérons que vous nous garderez votre soutien et vous acquitterez de votre cotisation pour l'année à venir.

René Hoeben
Président

DC-3 Dakota plechtig ingehuldigd op 24 september 2015

Cérémonie d'inauguration du DC-3 Dakota le 24 septembre 2015



Inleiding

Die morgen van 9 maart 2011 keken we samen met ons Restore Team na onze nieuwste aanwinst voor ons vliegtuigen park, namelijk een DC3. Die was de vorige nacht met een omvangrijk militair konvooi van Oostende overgebracht naar Melsbroek. Gelukkig wisten we dat het een DAKOTA was, want dit was moeilijk uit te maken uit de kleine en grote onderdelen die kris kras verspreid lagen op het plein voor ons. Er was wel enig consternatie en scepticisme waar te nemen, vooral bij ons restauratie team dat zich geëngageerd had om van deze "wrakstukken" een volledig gerestaureerde DC3, geschilderd in de kleuren van de 15e Wing, te maken.

Het was wel nooit onze ambitie geweest om er een luchtwaardig toestel van te maken. Daarvoor hadden de zeelucht en de wind te vele jaren vrij spel gehad met het onbeschermd vliegtuig in Oostende. Maar het zou echter, in volle glorie, zijn plaats vinden op ons vliegtuigen park, naast onze C119 en Pembroke. Een herinnering aan de talrijke DC3's die tussen 1945 en 1976 gediend hebben in de 15e Wing.

We zijn ondertussen een goede vier jaar verder. Stapje per stapje werd de puzzel in elkaar gezet. Onderdelen werden hersteld, geschuurd en geschilderd. Andere werden zelf gemaakt. Ontbrekende onderdelen, zoals een schroef, een vleugeluiteinde, motoroverkappingen, instrumenten, enz.... werden gevonden en geschonken door sympathisanten. En nu, in de zomer van 2015, zijn we er klaar mee en kan de DC3 in zijn mooie nieuwe kleuren voorgesteld worden aan het publiek.

Om dit niet onopgemerkt te laten voorbijgaan, en om ons Restore Team en alle sympathisanten en sponsors te bedanken, hebben we samen met de 15e Wing op 24 september 2015, tijdens een korte plechtigheid, het toestel officieel ingehuldigd. Hieronder volgt een verslag van die belangrijke dag voor onze vereniging.

Donderdag 24 september 2015

Het is een grijze herfst dag maar het zou, in tegenstelling tot de afgelopen week, een droge dag moeten worden. Een kleine honderd genodigden hebben positief geantwoord op onze uitnodiging. Onder deze genodigden natuurlijk onze naaste medewerkers met hun partners, maar ook sympathisanten en sponsors, vertegenwoordigers van SABCA, van het Koninklijk Legermuseum, van ZAVO, van de Old Timers 15de Wing, van de Ere-korporaals en natuurlijk een delegatie van de 15e Wing onder leiding van de bevelhebber Kolonel Vlieger Patrick Mollet. We waren ook zeer vereerd met de aanwezigheid van Luitenant

Introduction

Le matin du 9 mars 2011, nous nous trouvons avec le Restore Team devant la dernière acquisition de notre parc avions : un DC3. Un important convoi militaire l'a amené d'Ostende à Melsbroek au cours de la nuit précédente. Encore heureux que nous savons qu'il s'agit d'un Dakota car il est tout simplement impossible de reconnaître un avion parmi les petites et grandes pièces qui sont étalées devant nous sur la pleine. On devine un certain scepticisme voire même de la consternation, plus particulièrement parmi l'équipe de restauration qui s'est engagée de faire de cette épave un DC3 entièrement restauré, aux couleurs du 15e Wing.

Cela n'a jamais été notre ambition d'en faire un appareil «volant». L'air de la mer et le vent du large ont trop abîmé l'avion nullement protégé à Ostende. Il allait toutefois recevoir une place de premier choix dans notre parc avions, aux côtés de notre C-119 et Pembroke, en souvenir des nombreux DC3 qui ont servi au 15e Wing entre 1945 et 1976.

Entretemps, quatre années ont passé. Petit à petit, le puzzle s'est mis en place. Des pièces ont été réparées, polies et peintes. Certains composants ont tout simplement été fabriqués. Les pièces manquantes comme une hélice, le bout d'une aile, les capots moteur, les instruments, etc. ont pu être trouvés et offerts par des sympathisants.

En cet été 2015, le travail est terminé et le DC3 peut maintenant être présenté au public dans sa superbe nouvelle livrée.

Afin que cet évènement ne passe pas inaperçu, et pour remercier notre Restore Team et tous les sympathisants et sponsors, nous avons organisé ce 24 septembre 2015, en collaboration avec le 15e Wing, une courte cérémonie pour l'inauguration officielle de l'appareil.

Vous trouverez ci-après, le récit de cette importante journée pour notre association.

Jeudi 24 septembre 2015

Une journée grise d'automne, mais contrairement à la semaine écoulée, le temps devrait rester sec. Une petite centaine d'invités ont répondu à notre invitation. Parmi ceux-ci, nos collaborateurs les plus proches avec leur compagne, mais également les sympathisants et sponsors, des représentants de SABCA, du Musée Royal de l'Armée, de ZAVO, des Old Timers du 15e Wing, les caporaux d'Honneur et bien sûr une délégation du 15e Wing sous le commandement du Chef de Corps, le Colonel Aviateur Patrick Mollet. Nous sommes également très honorés de la

generaal Vlieger b.d. Michel Mandl, voormalig Stafchef van de Luchtmacht en van Generaal majoor Vlieger b.d. Wilfried De Brouwer, voormalige korpscommandant van de 15 Wing. Een speciale opgemerkte gast was de heer Karl Kern van KRN Aviation Services die speciaal overgekomen was vanuit Arizona, USA. Na ontvangst van de genodigden met een kopje koffie begeeft iedereen zich naar de Square Dewit waar de inhuldiging zal plaatsvinden. Luitenant generaal Vlieger b.d. René Hoeben, voorzitter van onze vereniging, verwelkomt de genodigden en dankt hen voor hun aanwezigheid. Hij herinnert er aan dat onze vzw al 20 jaar bestaat en het steeds de bedoeling van het bestuur geweest is om uit dienst genomen vliegtuigen van de 15 Wing te verwerven, te restaureren en te tonen in het Kwartier Groenveld te Melsbroek. Een DC-3 Dakota en een C-119 Flying Boxcar, waarvan er van elk type meer dan 40 toestellen in dienst geweest zijn, stonden prioritair op de verlanglijst. In 1995 werd een C119 op de kop getikt en in 1998 kon men een Percival Pembroke aan de verzameling toevoegen. De restauratie van deze twee vliegtuigen heeft het team Restore Boxcar jaren bezig gehouden, zodat de zoektocht naar o.a. een DC-3 wat op de achtergrond raakte. Maar de droom bleef overeind, want een Dakota kon toch niet ontbreken in de verzameling van onze



présence du Lieutenant général Aviateur e.r. Michel Mandl, ancien Chef d'état-major de la Force Aérienne et du Général major Aviateur e.r. Wilfried De Brouwer, ancien commandant du 15 Wing. Nous notons également la présence d'un invité de marque en la personne de Mr Karl Kern de KRN Aviation Services qui s'est spécialement déplacé des États-Unis (Arizona), pour assister à l'évènement.

Après avoir été accueillis par une petite collation, les convives se rendent au Square Dewit pour assister à l'inauguration. Le Lieutenant général Aviateur e.r. René Hoeben, président de notre association, accueille les invités et les remercie de leur présence. Il rappelle que l'association a passé le cap des vingt ans. Il précise par ailleurs que cela a toujours été l'objectif du comité d'acquiescer des avions déclassés de l'unité, de les restaurer et de les montrer au public dans le Quartier Groenveld de Melsbroek.

Un DC3 Dakota et un C-119 Flying Boxcar, dont plus de 40 appareils de chaque type ont été en service au 15e Wing, figuraient en priorité sur la liste des avions à acquiescer.

En 1995, nous avons pu trouver un C-119 et en 1998, un Percival Pembroke a rejoint la collection. La restauration de ces deux appareils a occupé le Restore Boxcar team pendant plusieurs années. C'est ce qui explique que la recherche notamment d'un DC-3, n'était plus à l'ordre du jour. Mais le rêve reste vivant, car un Dakota ne peut quand même pas manquer dans la collection de notre association.

Le général décrit ensuite le long cheminement et les efforts déployés par toute l'équipe à différentes étapes pour faire en sorte que le DC3 découvert à l'aérodrome d'Ostende en 2002, arrive finalement à Melsbroek en mars 2011.

(Pour les intéressés, le récit détaillé de cette épopée figure dans les Dakota News 53 et 54 d'avril et d'août 2011 que l'on peut retrouver dans la rubrique archive de notre site www.dakota15wing.be) La phase deux peut ensuite débuter, notamment, la recherche de pièces de rechange et la restauration proprement dite. Finalement, elle va durer quatre années. Cela peut paraître long, mais



vereniging!

Daarna schetst hij de lange lijdensweg en de inspanningen die alle betrokkenen in opeenvolgende stadia leverden om de DC3, die we in 2002 op de luchthaven van Oostende ontdekten, tot in Melsbroek te krijgen in maart 2011.

Voor de geïnteresseerden in het gedetailleerde verhaal verwijzen we naar Dakota News 53 en 54 van april en augustus 2011 die u kunt vinden in de archieven op onze website www.dakota15wing.be). Fase twee kon dan beginnen, namelijk het zoeken naar wisselstukken en de eigenlijke restauratie. Deze heeft uiteindelijk 4 jaar geduurd. Dit lijkt lang, maar de voorzitter wijst er op dat het werk in grote mate uitgevoerd werd door een team van maximum 11 vrijwilligers die één à twee dagen per week aan het toestel werkten. Hij onderstreept dat ze uitstekend werk geleverd hebben en feliciteert hen van harte voor deze prestatie.

Het resultaat dat op de Square Dewit tentoongesteld is mag volgens hem gezien worden: een DC3 Dakota geschilderd in de kleuren van de 15 Wing. Hij moet echter toegeven dat dit toestel nooit gediend heeft in de 15 Wing, en in feite slechts een zeer



korte militaire loopbaan gekend heeft. Wie één van de 41 DC3's wil zien die werkelijk gediend hebben in de 15 Wing verwijst hij naar de Afdeling Luchtvaart van het Koninklijk Legermuseum. Hij voegt er aan toe dat ook deze DC3, de C119 en de Pembroke allen op de inventaris staan van het KLM en dus deel uitmaken van ons nationaal patrimonium.

Alvorens over te gaan tot het onthullen van de gedenkplaat bedankt de voorzitter allen die bijgedragen hebben tot de verwezenlijking van dit project.

Eerst en vooral dankt hij de project officer kolonel v/h Vlw b.d. Marc Philips en vooral gans het Restore Team dat zich gedurende vier jaar ingezet heeft om dit project te verwezenlijken.

Hij dankt Defensie voor de steun bij het demonteren en transporteren van het vliegtuig.

Vervolgens dankt hij de 15 Wing en zijn specialisten zoals plaatwerkers, schilders, smeden, chauffeurs, enz... voor hun steun en medewerking.

Hij dankt ook SABCA Gosselies, via hun vertegenwoordigers, voor het maken en herstellen van enkele belangrijke onderdelen van het vliegtuig.

Hij bedankt de heren Jean-Paul Lippens, Eddy Campers, Marcel Van Den Heuvel, Christian Versleyen en Steven Volckaerts voor hun financiële steun of voor het schenken van onderdelen of instrumenten van de DC3.

Een speciale dank gaat naar het Zaventens Vrij Onderwijs afdeling Vliegtuigtechnieken. In samenwerking met ZAVO hebben in totaal 21 leerlingen, verdeeld over drie schooljaren,



le président tient à préciser que le travail a été réalisé par une équipe composée au maximum de onze volontaires qui se sont relayés à raison d'une à deux journées par semaine. Il souligne qu'ils ont fait de l'excellent travail et les félicite de tout coeur pour cette prestation.

Et d'ajouter que nous pouvons tous être fiers de ce Dakota peint aux couleurs du 15e Wing et présenté sur le Square Dewit. Il avoue néanmoins que cet appareil n'a jamais servi au 15e Wing et qu'il n'a en fait connu qu'une très courte carrière militaire.

Pour vraiment voir un des 41 appareils qui ont servi dans l'unité, il faut se rendre à la Section Air du Musée Royal de l'Armée (MRA). Le général précise également que les trois appareils présentés sont à l'inventaire du MRA et qu'ils font donc partie de notre patrimoine national.

Avant de dévoiler la plaque commémorative, le président tient encore à remercier tous ceux qui ont contribué à la réussite de ce projet.

Il remercie tout d'abord l'officier de projet, le Colonel d'Avi BEM e.r. Marc Philips et bien sûr, toute l'équipe du Restore Team qui a oeuvré pendant quatre ans à la réalisation de ce projet. Il



remercie la Défense sans le soutien duquel l'avion n'aurait pu être démonté ni transporté. Ses remerciements s'adressent également au 15e Wing et ses spécialistes, comme les tôliers, les peintres, les forgerons, les chauffeurs, etc. pour leur support et leur collaboration.

Il remercie aussi SABCA Gosselies, par la voie de ses représentants, pour la fabrication et la réparation de quelques pièces importantes de l'avion.

Ses remerciements vont également à messieurs Jean-Paul Lippens, Eddy Campers, Marcel Van Den Heuvel, Christian Versleyen et Steven Volckaerts pour leur soutien financier ou pour le don de certaines pièces ou instruments du DC3.

Le président remercie plus particulièrement ZAVO, la section

in het kader van hun stage opleiding meegewerkt aan de restauratie van onze DC3. Als dank heeft onze vereniging het ZAVO Vliegtuigtechnieken erkend als erelid van onze vzw. De voorzitter maakt van deze gelegenheid gebruik om de oorkonde te overhandigen aan de heer Dominique Bruynincks Pedagogisch Directeur wetenschap en techniek ZAVO- en zijn collega's.

En tot slot dankt de voorzitter de heer Karl Kern van KRN Aviation Services, en onze gemeenschappelijke vriend Polydore Stevens, voor het opsporen in de USA en vervolgens schenken en versturen van de overkappingen van beide DC3 motoren alsook van verschillende cockpit instrumenten. Als dank wordt de heer Kern eveneens opgenomen als erelid van onze vereniging.

Vervolgens nodigt de voorzitter de Kolonel Mollet uit om samen met hem de gedenkplaat, met daarop de namen van allen die meegewerkt hebben aan dit project, te onthullen.

Daarna neemt Kolonel Mollet het woord om de vzw Dakota te danken voor het initiatief en de realisatie van dit project. De gerestaureerde DC3 is een verrijking voor het kwartier Groenveld en vervolledigt de collectie historische vliegtuigen. Hij looft de inzet van het volledige team van onze v.z.w., en de samenwerking met diverse organismen en personen binnen en buiten de Krijgsmachten.



Om te eindigen overhandigen onze ereleden Marie-Christine en Paul Buysse een klein schilderij van onze DC3 als herinnering aan het Restore Team, waarna de voorzitter de genodigden uitnodigt onze DC3 te bezichtigen voor ze in ons Centrum vergast worden op een drankje.

De redactie; foto's :Tacha Hoeck



Technique avions de l'enseignement libre de Zaventem. Grâce à cette collaboration, 21 élèves répartis sur trois ans, ont travaillé à la restauration du DC3 dans le cadre de leur stage de formation. En remerciement, la section Technique Avions a été faite membre d'Honneur de notre association. Le président a profité de l'occasion pour remettre cette distinction à Monsieur Dominique Bruynincks, Directeur Pédagogique scientifique et technique de ZAVO et à ses collègues.



Et pour finir, le président a remercié Mr Karl Kern de KRN Aviation Services, et notre ami commun Poly Stevens, pour le travail de recherche aux États-Unis et ensuite la donation et l'envoi des capots des deux moteurs DC3 ainsi que d'un complément d'instruments du cockpit.

En remerciement, Mr Kern a également été nommé membre d'Honneur de notre association.

Ensuite, le président a invité le Colonel Mollet à dévoiler ensemble la plaque commémorative reprenant tous les noms de ceux qui ont travaillé à ce projet.

C'est ensuite au tour du Colonel Mollet de prendre la parole afin de remercier l'Asbl Dakota pour cette initiative et la réalisation de ce projet. Ce DC3 restauré est un enrichissement pour le Quartier Groenveld et complète la collection des avions historiques.

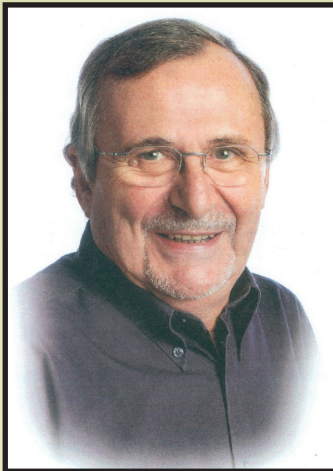
Il loue l'engagement de toute l'équipe de notre organisation et la collaboration avec divers organismes et personnes au sein et en dehors des Forces Armées.

Pour clôturer cette cérémonie, nos membres d'Honneur Marie-Christine et Paul Buysse offrent une belle peinture de notre DC3 au Restore Team, tandis que le président reprend la parole pour inviter nos convives à admirer notre DC3 et à se rendre ensuite dans notre Centre pour une petite collation.

La rédaction; photos :Tacha Hoeck

Inside Dakota

In juli/aug werden er traditioneel weinig activiteiten in de 15e Wing en in ons Centrum georganiseerd. Die periode werd dit jaar echter in mineur afgesloten. Op 9 juli had Chris De Rijbel met ons nog de levering van de vleeswaren voor onze leden-BBQ van 8 augustus voorbereid, maar enkele dagen daarvoor had hij om gezondheidsredenen verstek moeten laten gaan... Begin september deelde zijn dochter Sigrit ons zijn overlijden op 2 september mee, op 66 jarige leeftijd... Onze voorzitter vertegenwoordigde onze vereniging, samen met Marc, Hubert en Monica op de begrafenisplechtigheid in Sint-Katherine-Lombeek op zaterdag 12 september. Wij bieden zijn levensgezellin, zijn kinderen en kleinkinderen en de rest van de beproefde familie onze deelneming aan bij het droevig heengaan van onze goede vriend die ons zo dikwijls hielp bij de organisatie van activiteiten in ons centrum.



En juillet et août il y a traditionnellement moins d'activités organisées au 15 Wing et dans notre Centre. Cette période s'est terminée cette année en un mode mineur. Le 9 juillet Chris De Rijbel avait encore préparé la livraison de la viande pour notre barbecue du 8 août. Mais quelques jours avant il a été incapable de venir pour raisons de santé. Début septembre sa fille Sigrit nous fait part de son décès le 2 septembre, à 66 ans. Notre président, accompagné de Marc, Hubert et Monica représentaient notre association sur les lieux des funérailles à Sint-Katherine-Lombeek, le samedi 12 septembre. Nous tenons à présenter toutes nos condoléances à sa compagne, ses enfants, petits-enfants ainsi qu'à toute la famille éprouvée par la triste disparition de celui qui fut notre ami et sur lequel on pouvait compter pour l'organisation de nos activités dans notre centre.

Sinds september komt SMC opnieuw een drietal keren per maand vergaderen in onze lokalen, de Para's één keer, net zoals sommige Old Timers bij ons hun aperitief of het glas van de vriendschap komen drinken. In oktober kon de Para vergadering echter niet doorgaan wegens overbezetting van de Mess (door een ander bezoek) en de maandelijkse OT vergadering van november werd vervangen door de OT/15Wing Remembrance day op vrijdag 6 november.

Depuis septembre, le SMC se réunit à nouveau dans nos locaux environ trois fois par mois, les Para's une fois, tout comme certains Old Timers, qui viennent y prendre leur apéritif ou le verre de l'amitié. En octobre cependant la réunion Para ne pouvait avoir lieu vu l'occupation du Mess par une autre visite. La réunion mensuelle OT de novembre a été remplacée par le Remembrance Day OT/15Wing le vendredi 6 novembre.

Op zaterdag 19 september organiseerde het gemeentebestuur van Steenokkerzeel zijn jaarlijkse "Dag van de nieuwe inwoner". Zoals vorige jaren zorgden Hubert, Monica en Raymond voor de opvang/briefing en rondleiding van de 2 groepen van een veertigtal nieuwelingen/geïnteresseerden: eentje om 10.30 en het tweede om 15.30. Zij maakten enkele nieuwe geïnteresseerde leden!

Le samedi 19 septembre, la commune de Steenokkerzeel organisait son annuel "Jour des nouveaux habitants". Comme les années précédentes, Hubert, Monica et Raymond assuraient l'accueil, le briefing et la visite des deux groupes d'une quarantaine de nouveaux: l'un à 10h30 et l'autre à 15h30.



Traditioneel breugelfeest

Dit jaarlijks ledenfeest vond plaats op vrijdag 9 oktober. Onze voorzitter verwelkomde bij die gelegenheid 118 leden en sympathisanten. Wij waren vereerd door de aanwezigheid van de generaals Mandl en De Brouwer en van Kol Geirnaert. Alle deelnemers genoten van een uitstekend koud en warm Breugeliaans buffet dat door de koks van de mess 15 Wing was klaargemaakt. Het personeel van de mess en de vrijwilligers van Dakota deden eens te meer hun uiterste best om voor een aangename en ontspannen sfeer te zorgen.

Op donderdag 24/09 konden wij eindelijk onze gerestaureerde DC3 inhuldigen. Onze voorzitter wijdt aan deze lang verwachte plechtigheid een volledig artikel in deze DAKOTA News. Bij deze gelegenheid werden de Heer Karl Kern –speciaal overgevlogen uit USA-, en het ZAVO officieel erkend als erelid van onze vereniging, en ontvingen ze uit handen van onze voorzitter de prachtige unieke diploma's die onze vriend Robert Feuillen zoals altijd hiervoor speciaal gecreëerd had. Bedankt, "Bob"!

Op donderdag 08/10 organiseerde Kol De Groot een bezoek aan de 15e Wing en ons Centrum van een zestigtal gepensioneerde militairen van de kring Mars & Mercure Charleroi met hun echtgenote. Vermits die een Franstalige briefing gevraagd hadden, was dit de gedroomde gelegenheid om onze medewerker Philippe Chapelle zijn "vuurdoop" te geven: hij was hierop al lang aan het wachten en hij slaagde met vlag en wimpel! Getuige hiervan een uittreksel uit de dankmail van de organisator: ... Ik zou u graag bedanken en feliciteren met uw Franstalige spreker, de heer CHAPELLE voor zijn juiste en aangepaste briefing - iedereen heeft het museum en zijn presentatie ten zeerste gewaardeerd...

Een week nadien, op donderdag 15/10 kon Philippe opnieuw op dezelfde schitterende manier zijn gesmaakte talenten van opleider/gids in de verf zetten tijdens het bezoek van –opnieuw een zestigtal leden- van FRME (Fédération Royale des Militaires à l'étranger), opnieuw georganiseerd door Kol De Groot.

Een derde Franstalige rondleiding, gepland voor 26/10, werd echter door de organisator uitgesteld. Eigenlijk een geluk bij een ongeluk, want Philippe zou zich op die datum spijtig genoeg niet vrij hebben kunnen maken!

Zoals in het verleden vertegenwoordigde Jos ons op 11/11 op de bloemenhulde van de Oud-strijders in NIEUWRODE. Hij legde er een krans neer voor het gedenkteken van de Wellington crash tijdens de tweede wereldoorlog.

Dit jaar werd de jaarlijkse "Remembrance Day" opnieuw door de Old Timers gezamenlijk met 15e Wing georganiseerd op vrijdag 6 november. Zoals gebruikelijk heeft onze vereniging, na de herinneringsmis, tijdens een sobere maar aangrijpende plechtigheid een bloemenkrans neergelegd bij het monument van de verongelukte bemanningsleden van de 15 Wing. Aansluitend hebben onze vrijwilligers er voor gezorgd dat de receptie vlekkeloos doorging in onze lokalen. Daarna konden de liefhebbers in de Mess gaan genieten van een traditionele "Moambe" (voor de anderen was er natuurlijk een alternatief gerecht voorzien)



Fête traditionnelle Bruegélienne

Cette fête annuelle pour nos membres a eu lieu le vendredi 9 Octobre. Notre président accueillit à cette occasion 118 membres et sympathisants. Nous avons été honorés par la présence des généraux Mandl et De Brouwer et du Kol Geirnaert. Tous les participants ont apprécié, cette année encore, l'excellent buffet Bruegélien chaud et froid, préparé par les cuisiniers du Mess du 15e Wing. Comme de coutume, le personnel du mess et les bénévoles du Dakota ont fait tout leur possible pour assurer une atmosphère agréable et détendue.

Le jeudi 24/09 nous avons enfin pu inaugurer notre DC3 restauré. Notre président consacre un article très complet sur cet événement tant attendu dans notre Dakota News. A cette occasion, M. Karl Kern, qui était venu tout spécialement des USA, ainsi que le ZAVO ont été reconnus comme membres honoraires de notre association. Ils ont reçu des mains de notre président un splendide et unique diplôme qu'une fois de plus, notre ami Robert Feuillen a créé pour l'occasion. Merci Bob!

Le jeudi 8/10 le Colonel De Groot organisait une visite au 15 Wing et dans notre centre pour une soixantaine de pensionnés, accompagnés de leurs épouses, du cercle Mars & Mercure Charleroi. Vu que la demande avait été faite pour avoir un briefing en français, ce fut l'occasion rêvée de donner à notre collaborateur Philippe Chapelle son "baptême du feu". Il attendait cela depuis longtemps... et il l'a réussi avec brio ! Pour preuve l'extrait de l'email de remerciements envoyé par l'organisateur: Je tenais par ailleurs à remercier et féliciter votre orateur francophone, Mr LACHAPELLE pour la pertinence de son briefing – tout le monde a fortement apprécié le musée et son exposé..... Une semaine plus tard, le jeudi 15/10, Philippe pouvait une nouvelle fois exercer ses talents de guide/instructeur, avec la même verve, pendant la visite d'une soixantaine de membres de la FRME (Fédération Royale des Militaires à l'étranger), visite qui était elle aussi organisée par le Colonel De Groot. Une troisième visite francophone, planifiée pour le 26/10, a cependant été reportée par l'organisateur.

En fait, une bénédiction déguisée, parce que Philippe malheureusement n'était pas en mesure de se libérer à cette date.

Comme par le passé, Jos nous a représenté le 11/11 à l'hommage floral des vétérans de NIEUWRODE.

Il y a déposé une couronne au mémorial du crash du Wellington durant la deuxième guerre mondiale.

Cette année le Remembrance Day était à nouveau organisé conjointement par les Old Timers et le 15 Wing le vendredi 6 novembre. Comme de coutume, notre association a déposé, après la traditionnelle messe du Souvenir, une gerbe au monument des membres des équipages du 15 Wing qui ont disparu. Cette cérémonie, à son habitude, était simple, mais poignante. Ensuite nos bénévoles ont assuré un accueil impeccable dans nos locaux. Enfin, le Mess proposait aux amateurs une traditionnelle "Moambe" (tandis que les autres pouvaient – évidemment- profiter d'un plat alternatif)



MAAR : Ten gevolge van de aanslagen in Parijs en het daarop volgende verhoogde veiligheidsniveau werd er binnen defensie beslist om de toegangen tot de militaire kwartieren te beperken voor burgers. Bijgevolg werden al de bezoeken aan de 15 Wing, ook het museum "Dakota", sinds 19 november tot nader order niet meer toegestaan.

Via onze website: www.dakota15wing.be, kan je op de hoogte blijven van de van toepassing zijnde veiligheidsmaatregelen.

MAIS: Suite aux attentats à Paris du 13/11/2015 et le rehaussement subséquent du niveau de sécurité, la défense a décidé de limiter l'accès des civils aux quartiers militaires. Par conséquent, depuis le 19 Novembre, toutes les visites au 15e Wing, ainsi qu'au musée «Dakota», ne sont plus autorisées jusqu'à nouvel ordre. Via notre website: www.dakota15wing.be, nous vous tiendrons au courant des mesures de sécurité en vigueur.

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

- 03/09 Groep Vercruysse met een 15- tal
- 10/09 Kring Oud-soldaten Merchtem
- 17/09 ING Senioren Limburg Leuven met +/-40.
- 21/09 Groep Frans van Ossel met +/- 40.
- 05/10 Rockendaelers (In totaal +/- 15) – Sam Vandijk
+ Stijn Bohrer foto's van modellen DC3 in achtergrond. (José Guldentops)
- 08/10 Kol De Groot: Mars & Mercure Charleroi. +/-60
- 15/10 Kol De Groot : FRME (Fédération Royale des Militaires à l'étranger) +/- 60
- 19/10 KWB +/- 30
- 22/10 PASAR Merksem +/- 40.

Lidgeld 2016

Wij verzoeken u uw bijdrage van 15 euro voor 2016 te willen overmaken op ons rekeningnummer BE11 4381 0641 2148. Wij danken u bij voorbaat.

Ter herinnering: voor de rechthebbenden is gecombineerd lidmaatschap "Old Timers 15 Wing" en "Dakota Documentatiecentrum 15 Wing" nog steeds mogelijk door storting van 28 euro op rekening BE12 7512 0395 7492 van "Old Timers 15 Wing."

Het Dakota-team dankt u voor uw gewaardeerde steun die onmisbaar is voor het voortbestaan en de verdere uitbouw van het documentatiecentrum 15 Wing

Cotisation 2016

Pourrions-nous vous demander de verser votre cotisation de 15 euros pour l'année 2016 sur notre numéro de compte BE11 4381 0641 2148, d'avance nous vous en remercions !

Rappel (uniquement pour les ayant-droits) : une carte de membre combinée "Old Timers 15 Wing" et "Centre de documentation Dakota 15 Wing" est toujours offerte au prix de 28 euro

(à verser sur le compte BE12 7512 0395 7492 des "Old Timers 15 Wing")

L'équipe de Dakota vous remercie pour votre précieux soutien qui est indispensable pour la survie et le développement du centre de documentation du 15 Wing.

BruMil

Andre Janssens

Inleiding

Een vijftigtal militairen van de Landcomponent zitten rustig, in groepjes bijeen, in de wachtzaal van BruMil in Melsbroek. Het zijn passagiers die een tijdje geleden toekwamen per autocar. Zij hebben hun bagage ingecheckt bij het binnenkomen, ontvingen een boarding pass en liepen vervolgens door de scan-poort, waar zij gecontroleerd werden op ongeoorloofde zaken die zij eventueel op zich zouden kunnen dragen, inclusief hun handbagage. Pas dan krijgen zij toelating om zich naar de wachtzaal begeven om er te wachten tot hun vlucht wordt afgeroepen. Hun bestemming is Zaragoza (Spanje), waar zij gaan deelnemen aan een grootscheepse oefening. Het wachten duurt zowat een uur, dan kunnen zij zich naar de Airbus A-320 begeven, die weldra zal opstijgen.

Het lijkt wel een doorsnee verhaaltje van gewone passagiers op een grote luchthaven, waar zowat dezelfde procedure wordt gehanteerd. Die vergelijking klopt inderdaad, alleen is BruMil heel wat kleiner en volledig beheerd door militairen. Geen reden echter om van de voorgeschreven regels van het internationale luchtverkeer af te wijken.

Andre Janssens

Introduction

Environ 50 soldats de la composante terrestre sont calmement réunis en petits groupes dans la salle d'attente de BruMil à Melsbroek. Ce sont les passagers qui sont arrivés tout à l'heure en bus. Ils ont eu à l'entrée leurs bagages contrôlés, ont reçu une carte d'embarquement et sont passés par le scan-port où ils ont été contrôlés pour vérifier s'ils transportent des produits non autorisés, y compris dans leurs bagages à main. Alors seulement ils obtiennent l'autorisation d'aller dans la salle d'attente afin d'attendre l'annonce de leur vol. Leur destination est Saragosse (Espagne), où ils prendront part à un exercice de grande envergure. L'attente dure environ une heure, ensuite ils peuvent aller à l'Airbus A-320 qui prendra bientôt son envol.

On croirait à l'histoire typique de passagers ordinaires sur un grand aéroport, où les mêmes procédures sont exécutées. Cette comparaison est correcte, les seules différences sont que BruMil est beaucoup plus petit et complètement géré par des militaires. Cependant il n'y aucune raison de déroger aux règles du trafic aérien international.

Ontstaan, geschiedenis, ligging

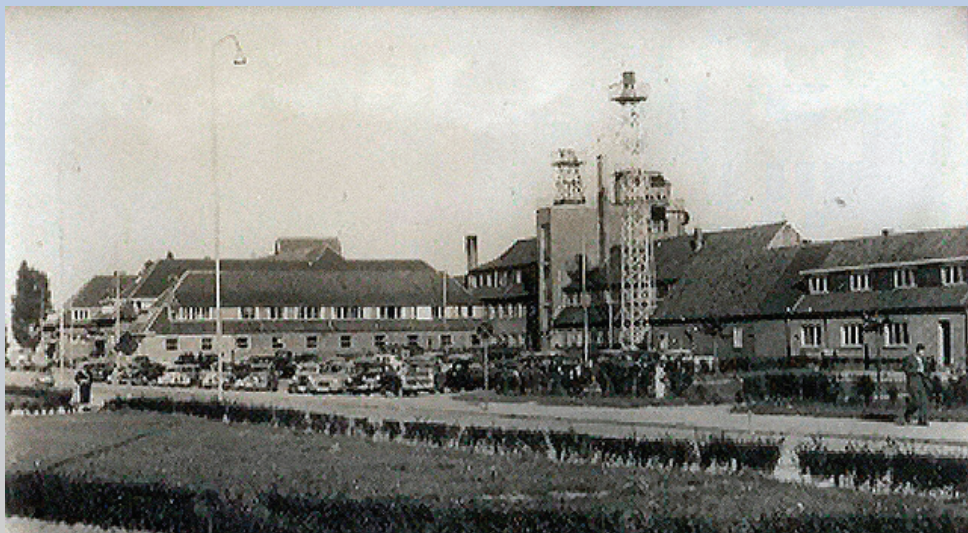
BruMil kent slechts een korte geschiedenis in zijn huidige vorm, want pas opgericht in 2010. Zijn voorganger daarentegen, AML (Aérogare Militaire Luchthaven) werd reeds opgericht in 1962 in de gebouwen van Batavia als P & F (Passengers and Freight), waar tot enkele jaren daarvoor ook de nationale burgermaatschappij Sabena zijn thuishaven had. De 15 Wing was reeds langer thuis in Batavia, sinds 1950, en deelde er de gebouwen met de Regie der Luchtwezen (RLW). Het was ook de RLW die in de jaren vijftig de hangars Herpain en Fronsom bouwde. Melsbroek werd echter te klein voor de snel groeiende commerciële luchtvaart, de eerste straalvliegtuigen deden hun intrede (in 1956 landde de eerste Sud-aviation Caravelle op Melsbroek) en Sabena vertrok in de aanloop naar Expo 58 (de wereldtentoonstelling in Brussel) naar zijn nieuwe terminal in Zaventem, waar een grote toevloed aan passagiers verwacht werd. Batavia bleef dienst doen als militaire luchthaven en het was dan ook logisch dat daar in 1968 de voorloper van BruMil werd opgericht, AML, dat een begrip werd in de Luchtmacht. P & F werd een onderdeel van AML. Tot in 1976 bleef AML in Batavia (bvb in 1972 werden onze nieuwe

Genèse, l'histoire, l'emplacement

BruMil a une courte existence dans sa forme actuelle, car il a été seulement créé en 2010. En revanche son prédécesseur l'AML (Aérogare Militaire Luchthaven) a été fondé en 1962, dans les



C-130 er nog onthaald op de tarmac), maar de nog door de Duitse bezetter opgericht gebouwen werden te klein, waren verouderd en voldeden niet meer om de toenemende opdrachten van de 15 Wing correct te kunnen uitvoeren. De niet gebruikte gebouwen van Melsbroek-Batavia verkommerden bovendien stilaan, en op 18 juni 1980 brak er brand uit op de bovenste verdieping. In oktober 1985 begon men met de afbraak van het complex, dat ondertussen plaats gemaakt had voor de nieuwe infrastructuur waar de AML terecht kon. De RLW had ondertussen de hangars Herpain en Fronsom afgestaan aan de 15 Wing.



In het nieuwe gebouw zou AML volledig tot zijn recht komen, met voldoende accommodatie voor passagiers – met een VIP lounge – en magazijn waar luchtvracht voorlopig kon opgeslagen worden, in afwachting dat ze naar haar bestemming kan overgevoerd worden.

Aanvankelijk gebeurde het inchecken zonder al te veel plichtplegingen : passagiers begaven zich met hun bagage naar de wachtzaal op de tweede verdieping, ontvingen er hun boarding pass en gingen, na het aankondigen van hun vlucht, rechtstreeks naar het vliegtuig op de tarmac. Maar ook de AML moest zich met de jaren aanpassen aan de nieuwe veiligheidsregels van het luchtverkeer en lang duurde het niet meer of zorgvuldige scanning van bagage en passagiers werden ingevoerd.

Met het oog op het nakende Belgisch voorzitterschap van de Europese unie, de tweede helft van 2010, werd het tijd om AML volledig te vernieuwen. De toenmalige minister van



Sud Aviation Caravelle

landsverdediging, Pieter De Crem, wilde van de militaire luchthaven de toegangspoort tot Europa maken. Om dit te realiseren was er heel wat werk te doen. Het gebouw werd volledig opgefrist en werd getransformeerd van een verouderde luchthaven naar een moderne, efficiënte en eigentijdse luchthaven. Hiervoor werd op de tarmac een nieuwe vliegtuigenparking aangelegd, werd de wachtruimte aanzienlijk uitgebreid en de controlepunten werden ontdebeld (scanning bagage en passagiers), de cafetaria werd heringericht en het geheel werd op een moderne en dynamische manier gedecoreerd. Met het werk werd een aanvang gemaakt in februari 2010 en BruMil werd officieel geopend op 24 juni. Het Belgisch voorzitterschap ging in op 1 juli 2010.

bâtiments de Batavia P & F (Passengers and freight) où plusieurs années auparavant la société civile nationale Sabena avait également son port d'attache. Le 15 Wing était déjà à Batavia depuis 1950 en partageant ces bâtiments avec la Régie des Voies Aériennes (RVA). C'était aussi la RVA qui dans les années 1950 a construit les hangars Herpain et Fronson. Melsbroek, devint trop petit pour l'aviation commerciale en pleine expansion avec l'introduction des premiers avions à réaction (en 1956 s'est posé la première Caravelle de Sud-aviation à Melsbroek) et la Sabena déménagea à la veille de l'Expo 58 (l'exposition universelle de Bruxelles) vers son nouvel aéroport à Zaventem où un grand afflux de passagers était attendu.

Batavia a continué de servir comme un aéroport militaire et il a donc été logique qu'en 1968, le précurseur de BruMil fut créé, l'AML qui devint une référence à la Force Aérienne. Le P & F faisait partie de l'AML. Jusqu'en 1976 l'AML est resté à Batavia (par exemple en 1972 nos nouveaux C-130 y furent accueillis sur son tarmac), mais les bâtiments construits par les occupants allemands devinrent trop petits, dépassés et n'étaient plus conforme aux tâches croissantes du 15 Wing. Les bâtiments non utilisés de Melsbroek-Batavia se dégradent et en 1980 le feu se déclara au 1 er étage. En octobre 1985 le complexe fut démolit et une nouvelle infrastructure fut construite où l'AML y trouva sa place. La Régie des Voies Aériennes a entretemps remis les hangars Fronson et Herpain au 15 Wing.

Dans le nouveau bâtiment l'AML y pris sa place avec des services pour les passagers, un salon VIP, un magasin ou le chargement peut être stocké en attente d'être transporter vers leur destination.

A cette époque l'enregistrement se déroulait sans trop de formalités, le passager se dirigeait au deuxième étage avec leurs bagages, recevaient leur carte d'embarquement et se



Opdracht en organisatie

BruMil heeft als voornaamste opdracht om alle passagiers die gebruik maken van deze luchthaven op een vlotte, comfortabele en veilige wijze aan hun reis te laten beginnen. Alle voorwaarden zijn hiervoor aanwezig, hetzelfde als op eender welke internationale luchthaven, zij het op een veel kleinere schaal. Onze luchthaven is vierentwintig uur open, zeven dagen op zeven.

De directeur van BruMil is LtKol Lejeune Ir. Om zijn opdracht tot een goed einde te brengen beschikt hij over een honderdtal personeelsleden, ieder met zijn specifieke taak. Hij wordt in de eerste plaats bijgestaan door een adjunct en een secretariaat waar de dagelijkse administratie wordt afgehandeld. Op het vlak van de operaties kan hij rekenen op de afdeling "Ops & Training" met een bureau Synthèse en Analyse, een technisch secretariaat en de planning P & F.

Het smaldeel P & F staat in voor de dagelijkse afhandeling van



déplaçaient après l'annonce de leur vol vers l'avion sur le tarmac. Mais l'AML dut au cours des années s'adapter aux nouvelles règles du transport aérien et cela ne dura pas longtemps avant qu'un contrôle rigoureux des passagers fut organisé

En vue de la prochaine présidence belge de l'Union européenne dans la seconde moitié de 2010 il était temps que l'AML soit complètement rénové. Le ministre de la Défense de l'époque, Pieter De Crem, a voulu que l'aéroport militaire soit la porte d'entrée de l'Europe. Pour y parvenir, il y eut beaucoup de travail à faire. Le bâtiment a été complètement rafraîchi et se transforme d'un

aéroport vieillissant vers un aéroport moderne et efficace. Un nouveau tarmac de parking a été aménagé, la salle d'attente a été considérablement élargie et les points de contrôle ont été dédoublés (contrôle des bagages et passagers), la cafétéria a été rénovée et l'ensemble a été décoré de façon moderne et dynamique. Le travail a débuté en février 2010 et BruMil a été inauguré officiellement le 24 juin. La présidence belge a débuté le 1er juillet 2010.

Mission et organisation

BruMil a pour mission principale que tous les passagers qui utilisent cet aéroport commencent leur voyage d'une manière aisée, confortable et sûre. Toutes les conditions sont présentes, les mêmes que sur tous les aéroports internationaux, mais à une échelle beaucoup plus réduites. Notre aéroport est ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Le directeur de BruMil est le lieutenant-colonel Lejeune Ing. Pour réaliser sa mission, il dispose d'une

passagiers en vracht, beheert en controleert het magazijn. Ook de z.g. "red caps" maken deel uit van dit smaldeel. Voor hen is een belangrijke rol weggelegd. Zij coördineren de werkzaamheden aan en rond het vliegtuig om deze optimaal en binnen de gestelde tijdslimieten te laten verlopen en kijken toe op de lading en het instappen van de passagiers. Zij geven de informatie door die nodig is voor het opstellen van de load sheet die wordt opgemaakt in functie van de gewichts- en balanslimieten van het vliegtuig.

Geen luchthaven zonder een security-eenheid. Ieder veiligheidsaspect, zowel van passagiers als bagage, maar ook de veiligheid op de tarmac van zowel personeel als materieel is de verantwoordelijkheid van de flight security. Van elke passagier die incheckt wordt het paspoort gecontroleerd. Ook de gewone politietaken, zoals o.a. de bewaking van de toegang tot BruMil worden door deze flight uitgevoerd.

Een andere flight staat in voor de catering. Voor de "in flight" maaltijden wordt samengewerkt met de cateringbedrijven van de nationale luchthaven (sky chiefs). Daarnaast beheert de catering afdeling ook de cafetaria in de wachtzaal. Militairen die een zending uitvoeren naar landen die niet tot de Europese unie behoren hebben recht op een tax free rantsoen, dat eveneens onder de verantwoordelijkheid van de catering valt.

Tenslotte is er nog de flight CATO (Combined Air Terminal Operations). Deze flight is verantwoordelijk voor de afhandeling

centaine de membres de personnel, chacun ayant une tâche bien spécifique. Il est secondé par un adjoint et un secrétariat où l'administration quotidienne est gérée. Pour les opérations il peut compter sur le département « Ops & Training » avec un bureau synthèse et analyse, un secrétariat technique et un bureau planning P & F.

L'escadrille P & F est responsable de la gestion quotidienne des passagers et du fret, gère et contrôle l'entrepôt. Aussi, les dénommés « red caps » font partie de cette escadrille. Ils ont un rôle important à jouer. Ils coordonnent le travail dans et autour de l'avion afin que celui-ci soit prêt de manière optimale dans les





van alle binnenkomend verkeer, met een sectie die instaat voor de passagiers, een andere ontfermt zich over de cargo. Het vervoer van de aankomende vliegtuigen naar de terminal wordt ook door deze eenheid gerealiseerd.

BruMil is eigenlijk een klant van de nationale luchthaven, bijna zoals de grote maatschappijen die Zaventem aandoen, waardoor geregeld een beroep kan gedaan worden op Avia Partners, voor bepaalde tussenkomsten op de grond, bvb. marshalling of push-back of towing.

EATC en andere...



De laatste jaren is het verkeer op BruMil veel internationaler geworden. De ene dag staat er een Nederlandse KDC-10 op de parking, dan weer een Italiaanse C-17 of een Franse C-160 Transall. Veel heeft te maken met het EATC (European Air Transport Command), waar 7 Europese landen deel van uitmaken (hierover meer in een volgend nummer van Dakota News) en dat ondertussen vijf jaar bestaat. Het is de bedoeling het militaire luchttransport efficiënter te laten verlopen. Het kan gebeuren dat buitenlandse delegaties per autocar naar BruMil worden gebracht om het vliegtuig te nemen (bvb. van uit Parijs). Een zeer belangrijke taak heeft BruMil bij het opvangen van buitenlandse staatshoofden en andere belangrijke delegaties.

délais prévus et contrôlent le chargement et l'embarquement des passagers. Ils donnent les informations nécessaires à la préparation de la feuille de chargement qui est faite en fonction des limites de masse et de centrage de l'avion.

Pas d'aéroport sans sécurité ! Chaque aspect de la sécurité, aussi bien des passagers et des bagages, mais aussi de la sécurité, sur le tarmac, du personnel et du matériel est de la responsabilité de la Flight Security. Le passeport de chaque passager qui passe au check-in est vérifié. Aussi les tâches de police ordinaire, tels que l'accès à BruMil est exécuté par ce flight.

Un autre flight est responsable de la restauration à bord des avions (catering). Pour les repas « en vol » il collabore avec les entreprises de restauration de l'aéroport national (sky chiefs). En outre, le service restauration (catering) gère également la cafétéria de la salle d'attente. Les soldats qui effectuent un transfert vers des pays qui n'appartiennent pas à l'Union Européenne ont droit à une ration tax free, activité qui relève également du catering.

Enfin, il y a également un flight CATO (Combined Air Terminal Operations). Ce flight est chargé de gérer tout le trafic entrant, avec une section en charge des passagers, l'autre s'occupe de la cargaison. La prise en charge de ces avions est également réalisée par ce flight.

BruMil est en fait un client de l'aéroport national, comme en fait toutes les grandes compagnies présentes à Zaventem et qui peuvent faire appel Avia Partners pour certaines interventions sur le terrain, par exemple marshalling, push back et towing.

EATC et autres...

Ces dernières années le trafic à BruMil est devenu beaucoup plus international. Un jour un KDC-10 hollandais est sur le parking, l'autre jour un C-17 italien ou un C-160 Transall Français. Ceci est du en grande partie à l'EATC (European Air transport Command), composé de 7 pays européens (plus à ce sujet dans un numéro suivant du Dakota news) et existe depuis cinq ans. Le but est rendre le transport aérien plus efficace. Il peut arriver que des délégations étrangères arrivent par bus à BruMil pour prendre l'avion (par exemple de Paris).

Une des tâches très importantes de BruMil est l'accueil des chefs d'état étrangers ou d'autres délégations importantes. Le dernier président venu en visite fut le président Erdogan de Turquie. BruMil est responsable de l'accueil officiel et de la réception dans la zone (V)VIP. Ainsi les chefs d'état de la Corée



De laatste president die op bezoek kwam was Erdogan van Turkije. BruMil staat in voor het nodige eerbetoon en opvang in de (V)VIP zone. Daarnaast waren de presidenten van Zuid-Korea, Japan, China niet zo lang geleden "klanten" van onze luchthaven. Onze ministers nemen ook regelmatig het vliegtuig in Melsbroek wanneer zij in opdracht van de regering naar het buitenland moeten.

B-Fast is ook een trouwe klant. Als het team wordt opgeroepen om zich naar een of ander rampgebied te begeven, waar ook ter wereld (zoals in april 2015 de aardbeving in Nepal) staat BruMil paraat om die mensen zo snel mogelijk met hun materiaal in te schepen en naar hun bestemming te brengen.

Daarnaast is Brussel, als Europese hoofdstad, dikwijls gastheer voor allerlei internationale bijeenkomsten op hoog diplomatiek niveau, zoals bvb. Op 4 en 5 oktober 2010 de Asia Europe Meeting (ASEM 8). Toen was de nieuwe parking te klein om alle "wide bodies" een plaatsje te geven...

Last but not least, BruMil is de luchthaven van de koninklijke familie. Als Koning Filip vertrekt voor een officiële reis naar het buitenland wordt hij met militaire eer uitgeleide gedaan. Bij een privéreis wordt hij en zijn gevolg met hun officiële wagens tot bij het vliegtuig gereden, onder begeleiding van de eigen veiligheidsdiensten.



Besluit

Ondanks zijn geringe omvang geeft BruMil je wel degelijk het gevoel dat je een echte luchthaven betreedt als je er binnenstapt. De lay-out van het gebouw, de aangepaste decoratie, het zicht op de parking en verder op de het vliegveld van Zaventem (prachtig van op het terras buiten de wachtzaal), de bedrijvigheid zowel binnen als buiten, alles ademt luchtvaart. Men heeft hier ook heel goed begrepen dat BruMil het internationale uithangbord is van de Luchtmacht en in vele gevallen zelfs van België. Niets wordt aan het toeval overgelaten en zo hoort het. Er maken nogal wat vips gebruik van onze luchthaven, maar veel meer "gewone" passagiers. BruMil behandelt hen zonder uitzondering met al het respect waar zij recht op hebben.

du Sud, du Japon et la Chine étaient il n'y a pas si longtemps les « clients » de notre aéroport. Nos ministres prennent également régulièrement l'avion à Melsbroek lorsqu'ils sont en mission pour notre gouvernement dans un pays étranger.

B-Fast est également un client fidèle. Lorsque cette organisation est appelée à se déplacer vers une zone sinistrée, n'importe où dans le monde (comme lors du séisme en avril au Népal), BruMil est prêt à charger le plus rapidement possible le personnel et leur matériel vers leur destination.

En outre Bruxelles comme capitale de l'Europe est souvent hôte de toutes sortes de réunions internationales de niveau diplomatique comme par exemple les 4 et 5 octobre 2010 le Asia Europe Meeting (ASEM 8). Ainsi le nouveau parking fut trop petit pour accueillir tous les « wide bodies » ...



Dernier point mais non le moindre, BruMil est l'aéroport de la famille royale. Si le roi Philippe part pour un voyage officiel à l'étranger, il est reçu avec les tous honneurs militaires. Pour un voyage privé il est conduit avec son entourage dans leurs véhicules officiels jusqu'à l'avion, sous direction de leurs services de sécurité.

Conclusion

Malgré sa petite taille, BruMil vous donne le sentiment d'être dans un vrai aéroport lorsque vous y mettez les pieds. Le layout de la construction, la décoration personnalisée, la vue sur le parking et sur l'aéroport de Zaventem (magnifique vue de la terrasse à l'extérieur de la salle d'attente), les activités à l'intérieur et l'extérieur, tout respire l'aviation. On a bien compris que BruMil est la carte de visite de la Force Aérienne et dans de nombreux cas même celui de la Belgique. Rien, comme il se doit, n'est donc laissé au hasard. Il y a un certain nombre de VIP qui font usage de notre aéroport, mais aussi beaucoup de passagers « ordinaire », BruMil les traite, sans exception, avec tout le respect auquel ils ont droit.



Medische Evacuatie met C-130H

Door Kolonel Vliegerarts Bart Demyttenaere

MEDEVAC en Aeromedical Evacuation (AE)

De evacuatie van gewonden/zieken (medical evacuation of MEDEVAC) is één van de belangrijke opdrachten van de Medische Component van Defensie. Indien deze MEDEVAC uitgevoerd wordt via luchttransport, spreken we over Aeromedical Evacuation of AE.

MEDEVAC in een operationele zone speelt zich af in 3 etappes:
Forward MEDEVAC: vanaf het "point of injury" tot de eerste medische installatie (veldhospitaal) waar de patiënt



gestabiliseerd wordt en eventueel een eerste heelkundige ingreep ondergaat (damage control surgery). Dit type van MEDEVAC kan uitgevoerd worden met voertuigen of met helikopters.

Tactical MEDEVAC (meestal AE): evacuatie binnen de operationele zone tussen verschillende medische installaties (van een kleiner veldhospitaal naar een groter). Dit gebeurt meestal met (grotere) helikopters of met vliegtuigen. Aangezien dit mogelijk in een vijandige omgeving kan plaatsvinden en aangezien het vaak om kleine vliegvelden gaat met een rudimentaire en relatief korte startbaan, worden hiervoor doorgaans tactische vliegtuigen ingezet. Defensie beschikt hiervoor over de C-130, die o.a. kan uitgerust worden met passieve beschermingsmiddelen tegen vijandig vuur en kan landen en opstijgen vanop korte en soms niet-geasfalteerde startbanen.

Strategic MEDEVAC (ook meestal AE): evacuatie vanuit de operationele zone naar het thuisland. Het gaat hier meestal om

Evacuation Aéromédical avec C-130H

Par le Colonel Bart Demyttenaere médecin aéronautique

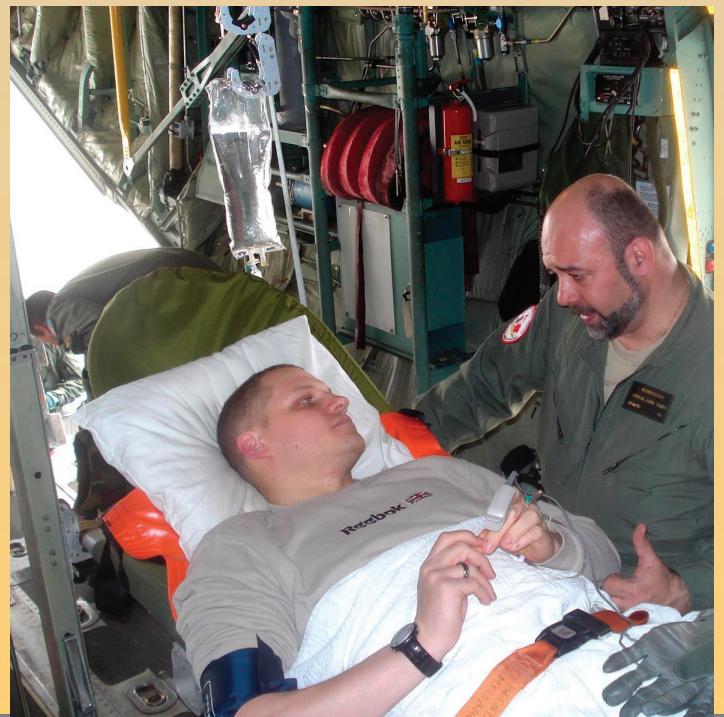
MEDEVAC et Aeromedical Evacuation (AE)

L'évacuation de blessés /malades (Medical Evacuation ou MEDEVAC) est une des missions les plus importantes de la Composante médicale de la Défense. Lorsque ce MEDEVAC est effectué via les airs, on parle de Aeromedical Evacuation ou AE.

Un MEDEVAC en zone opérationnelle se déroule en 3 étapes :
Forward MEDEVAC : Du "point of injury" jusqu'à la première installation médicale (hôpital de campagne) où le patient est stabilisé et où il subit éventuellement une première intervention chirurgicale (damage control surgery). Ce type de MEDEVAC peut être effectué en véhicule ou par hélicoptère.

Tactical MEDEVAC (surtout AE): évacuation en zone opérationnelle entre différentes installations médicales (du plus petit au plus grand hôpital de campagne). Cela s'opère surtout en (grand) hélicoptère ou en avion. Vu que cela peut se dérouler dans un environnement hostile et souvent sur de petits aérodromes disposant de courtes pistes, ce sont généralement des appareils tactiques qui sont déployés. La Défense dispose pour cela de C-130 qui peuvent, entre autre, être équipés de moyens passifs de protection contre les tirs ennemis et décoller ou atterrir sur des pistes courtes et non asphaltées.

Strategic MEDEVAC (aussi surtout AE) : évacuation de la zone opérationnelle vers le pays d'origine. Les distances sont en général plus longues et ce genre d'évacuations sont le plus souvent opérées par des avions de ligne. La Défense dispose d'Embraer qui peuvent être « médicalisés » pour le transport



grote afstanden en dergelijke Strategische AE wordt doorgaans per vliegtuig type lijnvliegtuig uitgevoerd. Defensie beschikt hiervoor over de Embraer die kan gemedicaliseerd worden voor het vervoer van 3 liggende medium tot high care patiënten. Bij deze vorm van AE spreken we ook soms van medische repatriëring.

Behoeftte aan geschikte middelen voor Tactical AE

Voor dit soort AE is onze C-130 wel geschikt als vliegtuig maar de omstandigheden voor het transport van een ernstig zieke/gewonde militair aan boord van dit vliegtuig zijn verre van ideaal (gebruik van weinig comfortabele brancards, rudimentaire mogelijkheden voor fixatie van medische apparatuur, veel lawaai met beperkte mogelijkheid tot communicatie,...).

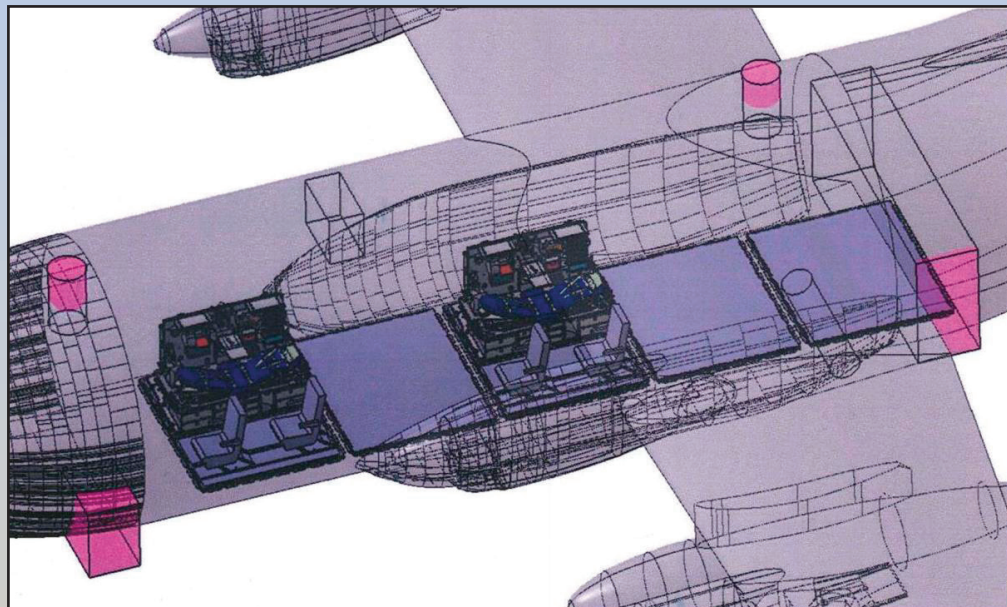
Aangezien het belangrijk is om voor onze gewonde/zieke militairen een niveau van medische zorg te kunnen aanbieden dat de Belgische standaard zo dicht mogelijk benadert, drong zich de aanschaf op van medische uitrusting die dit niveau kon garanderen aan boord van de C-130. Dit was een belangrijke schakel in het continuüm of medical care, het behoud van een voldoende hoog niveau van medische zorgverlening doorheen de volledige medische keten (dus van point of injury tot de definitieve behandeling in een Belgisch ziekenhuis).

PTU (Patient Transport Unit)

Na uitgebreid marktonderzoek werd gekozen voor aankoop van een module type PTU, zijnde een Intensive Care Unit ontworpen voor luchttransport. Via de procedure van openbare



aanbesteding werd deze aankoop uiteindelijk toegewezen aan Sabena Technics Brussels, het Belgisch filiaal van de Franse Sabena Technics Group. Deze firma is inmiddels volledig Belgisch geworden is heeft haar naam gewijzigd in Sabena Aerospace Engineering. De firma besteedde een deel van de opdracht uit aan onderaannemer Air Ambulance Technology,



de 3 patients couchés medium ou high care. Dans le cas d'AE de ce type, on parle aussi parfois de rapatriement médical.

Besoins en matériel adapté à la Tactical AE

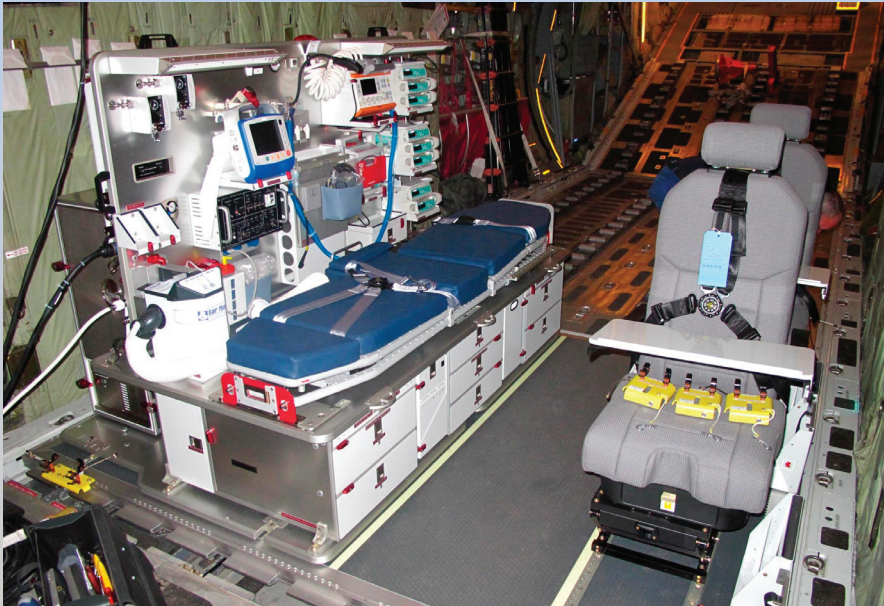
Pour ce genre d'AE, notre C-130 est l'appareil adapté mais les conditions de transport d'un patient militaire fortement blessé/malade sont loin d'être idéales dans ce genre d'avion (utilisation de brancards peu confortables, fixation rudimentaire du matériel médical, beaucoup de bruit avec possibilités limitées de communication).

Vu l'importance pour nous d'offrir à nos militaires blessés/malades des soins répondant le plus possible aux standards belges, l'achat d'un équipement médical pouvant garantir ce niveau à bord d'un C-130 s'est imposé. Un important chaînon manquant dans la continuité des soins médicaux étant ainsi comblé. Le maintien d'un niveau de soins médicaux suffisants à travers l'ensemble de la chaîne médicale (du point of injury à la prise en charge définitive dans un hôpital belge) étant ainsi garanti.

PTU (Patient Transport Unit)

Après une vaste étude de marché, le choix d'achat s'est porté sur un module type PTU, c'est-à-dire une Intensive Care Unit adaptée au transport aérien. Via un appel d'offre public, le marché fut octroyé à Sabena Technics Brussels, la filiale belge de Sabena Technics Group. Cette firme est, entre temps, devenue complètement belge et a opté pour le nom Sabena Aerospace Engineering. Cette société a cédé une partie de la commande au sous-traitant Air Ambulance Technology, qui a finalement fabriqué la partie médicale du PTU.

Le PTU est un outil de haute technologie dans le domaine de l'AE de patients. Ce genre de PTU est également utilisé dans des pays européens comme la France, l'Autriche et l'Allemagne. Le PTU se compose d'un brancard confortable qui peut être placé dans différentes positions, avec un espace adapté pour le matériel médical (médicaments, bandages, liquides intraveineux,...), un mur équipé d'appareils médicaux, de l'oxygène, un frigo (pour conserver au frais les médicaments et les poches de sang), le



tout monté sur une palette pouvant être chargée dans un C-130. Deux sièges confortables pour l'équipe médicale sont également fixés sur la palette. L'équipe médicale est ainsi capable de s'occuper d'un patient de niveau intensive care en vol. Durant celui-ci, le patient peut être complètement "monitoré" (par exemple contrôle de la circulation et de la respiration), être intubé et ventilé, recevoir des médicaments via pompe de perfusion. En cas de besoin, le patient peut même être défibrillé durant le vol. Tous les dispositifs médicaux fonctionnent via des transformateurs de courant intégrés sur l'énergie électrique du C-130, de sorte que nous ne sommes plus dépendants de la capacité de batterie des appareils médicaux.

L'utilisation de casques audio avec micro intégré permet également à présent une meilleure communication entre les différents membres de l'équipe médicale et le patient, tout en leur procurant une protection auditive optimale.

die uiteindelijk het medisch gedeelte van de PTU fabriceerde. De PTU is een hoogtechnologisch product in het domein van hedendaagse AE van patiënten. Gelijkaardige PTU's worden ook gebruikt in andere Europese landen zoals Frankrijk, Oostenrijk en Duitsland. De PTU bestaat uit een comfortabele en in verschillende posities verstelbare brancard, met voldoende berguimte voor medisch materiaal (geneesmiddelen, verbandmiddelen, infuusvloeistoffen,...), een wand met medische apparatuur, zuurstof, een koelkast (om geneesmiddelen en bloed koel te bewaren), dit alles gemonteerd op een standaard C-130 palet waarop tevens 2 comfortabele zetels gefixeerd werden voor de begeleidende medische crew. Het geheel stelt het medisch team in staat om een patiënt van niveau intensive care te verzorgen en te vervoeren per vliegtuig. Tijdens de vlucht kan de patiënt volledig gemonitord worden (bv bewaking van circulatie en ademhaling), beademd worden en extra zuurstof krijgen, medicatie toegediend krijgen via infuuspompen. Indien nodig kan hij/zij zelfs gedefibrilleerd worden tijdens de vlucht. Alle medische toestellen werken via ingebouwde stroomomvormers op de elektrische stroom van de C-130, dus we zijn niet langer afhankelijk van de interne batterijcapaciteit van deze toestellen. Dankzij headsets met ingebouwde microfoon is er nu eveneens goede communicatie mogelijk tussen de verschillende leden van

Ce module médical étant monté sur palette et pouvant être stocké tel quel, cela permet de faciliter considérablement son chargement à bord du C-130. Un simple chariot élévateur suffit pour effectuer le chargement.

Si nécessaire, les deux modules PTU peuvent être chargés simultanément sur le C-130 et une palette vide est placée à leur côté, ce qui permet à l'équipe médicale d'avoir un espace de manœuvre suffisant.

Composition et formation de l'équipe médicale

Un team médical standard (pour le transport de patient low et medium care) est composé de 5 personnes :

- 1 flight surgeon (médecin aéronautique, formé en médecine aéronautique et d'urgence)
- 1 flight nurse (infirmier, formé en soins infirmiers intensifs et aigus)
- 3 flight medics (ambulanciers)

Dans le cas de l'évacuation du patient intensive care, la présence d'un anesthésiste/soins intensifs est requise. Ceux-ci suivront également à l'avenir une formation de base AE (voir paragraphe suivant).

Tous les membres de ce team standard suivent une formation spécifique en Aeromedical Evacuation. Celle-ci a lieu à Melsbroek et dure 5 semaines pour les médecins et les infirmiers, et 7 semaines pour les ambulanciers (qui sont surtout formés sur le plan technique, sécurité et procédures aériennes). Pendant cette formation, l'accent est principalement mis sur les aspects spécifiques liés à la physiologie aéronautique (et leur influence sur le patient) et sur les règlements spécifiques concernant la sécurité aérienne).



Déploiement opérationnel du PTU

Le PTU sera cet automne pour la première fois utilisé lors de l'exercice « Tropical Storm », qui se déroulera en partie dans

de medische crew én met de patiënt en beschikt iedereen tegelijkertijd over een degelijke gehoorbescherming tijdens de vlucht.

Dankzij het feit dat deze medische module op een palet gemonteerd staat en in zijn geheel kan gestockeerd worden, verloopt het laden van deze PTU in de C-130 bijzonder vlot en snel. Een eenvoudige vorklift volstaat om de modules te laden. De twee PTU's kunnen indien nodig allebei in één C-130 geladen worden, waarbij telkens een lege palet naast de PTU geplaatst wordt om het medisch team voldoende bewegingsruimte te geven.

Samenstelling en vorming van de medical crew

Een standaard medisch team (voor het vervoer van low tot medium care patiënten) bestaat uit 5 personen:

1 flight surgeon (vliegerarts, opgeleid in luchtvaart- en spoedgeneeskunde)

1 flight nurse (verpleegkundige, opgeleid in de acute en intensieve verpleegkunde)

3 flight medics (ambulanciers)

Indien een intensive care patiënt geëvacueerd moet worden, wordt bovendien een anesthesist/intensivist meegestuurd. Deze zullen in de toekomst eveneens de basisopleiding AE volgen (zie volgende paragraaf).

Alle leden van dit standaard team krijgen een specifieke opleiding in Aeromedical Evacuation, een opleiding in Melsbroek die 5 weken duurt voor de artsen en verpleegkundigen, en 7 weken voor de ambulanciers (die vooral opgeleid worden op technisch vlak en op het vlak van vliegveiligheid en procedures). Tijdens deze opleiding wordt uitgebreid aandacht besteed aan de specifieke aspecten van de luchtvaartfysiologie (en hun invloed op de patiënt) en aan de specifieke regelgeving inzake vliegveiligheid.

Operationele inzet van de PTU

De PTU zal voor het eerst werkelijk ingezet worden dit najaar, tijdens de oefening "Tropical Storm" waarvan een gedeelte zich zal afspelen in de Democratische Republiek Congo, meer bepaald in Kindu. Een C-130 uitgerust met de PTU zal er instaan voor de Tactical AE van patiënten tussen Kindu en Nairobi (Kenia), de dichtstbijzijnde stad waar zich ziekenhuizen bevinden die qua niveau van medische zorg beantwoorden aan de Europese/Belgische standaard. Door gebruik te maken van de C-130 als militair tactisch vliegtuig is een dringende evacuatie ook 's nachts gegarandeerd, iets wat civiele Air ambulance maatschappijen niet kunnen garanderen.

Toekomst: A400M

Vanaf 2019 worden de Belgische C-130's progressief vervangen door hun opvolger, de Airbus A400M. Hiervan worden er 7 geleverd voor België plus 1 voor Luxemburg, een toestel dat eveneens in Melsbroek zal gestationeerd worden. Alvorens de PTU in de A400M Atlas kan ingezet worden moet hij nog wel de hele certificeringsprocedure, met uitgebreide testen op de grond en in vlucht, doorlopen.



la République Démocratique du Congo, principalement à Kindu. Un C-130 équipé d'une installation PTU sera présent pour la tactical AE des patients entre Kindu et Nairobi (Kenya) ou Kinshasa, ou se situe l'hôpital le plus proche qui répond aux normes médicales européennes /belges. L'utilisation du C-130 comme avion militaire tactique garantit la possibilité d'une évacuation urgente nocturne, ce que les sociétés civiles d'évacuation aérienne ne peuvent garantir.



L'avenir: A400M

A partir de 2019, les C-130 belges seront progressivement remplacés par les Airbus A400M. Sept exemplaires seront livrés à la Belgique et 1 au Luxembourg. Cet appareil sera également stationné à Melsbroek. Avant de pouvoir mettre en œuvre les PTU dans l'A400M ils doivent d'abord subir toutes les procédures de certification au sol et en vol.

The Atlas story



FRANKRIJK

Op 5 september 2015 ontvangt Frankrijk de zevende Atlas, MSN019 met AdIA-registratie 0019 'F-RBAG. Het toestel kreeg de naam "Ville de Cambrai". Dit evenement ging gepaard met een ceremonie, voorgezeten door de Staf-Chef van de Armée de l'Air, Generaal Denis Mercier, en vond plaats op de voormalige vliegbasis BA103 Cambrai-Epinoy 'René Mouchotte', die speciaal voor deze gelegenheid voor een dag heropend werd.

Deze Atlas, de meest recent geleverde A400M van de AdIA, draagt naast de naam op de bakboord-zijde van de romp ook het wapenschild van Cambrai. MSN019 werd overgedragen op 19 juni en op 21 juni afgeleverd op BA 123 Orléans-Bricy alwaar het toestel het Escadron de Transport 1/61 'Touraine' vervoegde. MSN019 betreft de eerste AdIA-Atlas die ingezet mag worden voor het droppen van personeel, hoewel dit voorlopig enkel nog maar van de laadklep achteraan het toestel kan. De certificatie voor het droppen van paratroepen via de achterste zijdeuren moet nog verder uitgetest worden.

DUITSLAND

Op 11 september heeft de Atlas van de Luftwaffe zijn eerste zending naar de USA uitgevoerd. De Atlas zal meer worden ingezet voor zendingen naar de USA, en meer in het bijzonder naar Holloman AFB, waar een Tornado-detachement van de Luftwaffe werd gestationeerd voor de opleiding van toekomstige Tornado-bemanningen voor de Luftwaffe.

GROOT-BRITANNIË

Op 28 juli werd LXX (70) Squadron van de RAF heropgericht als eerste Britse operationele Atlas-squadron. Princess Anne, Ere-Air Commodore van RAF Brize Norton woonde de parade van de heroprichting van dit squadron bij en presenteerde het nieuwe

Le 5 septembre 2015 la France a reçu son septième Atlas, le MSN019 avec l'immatriculation AdIA 0019 F-RBAG. L'appareil a été baptisé « Ville de Cambrai ». Cet événement a été accompagné par une cérémonie, présidée par le chef d'état-major de l'Armée de l'air, le général Denis Mercier qui s'est déroulée sur l'ancienne base aérienne BA103 de Cambrai-Epinoy - René Mouchotte spécialement réactivée à cette occasion.

Cet Atlas, l'A400M le plus récemment livré à l'ADIA, porte à côté du nom, sur côté bâbord du fuselage, les armoiries de la ville de Cambrai. Le MSN019 a été transféré le 19 juin et livré le 21 juin sur la base BA 123 d'Orléans-Bricy où il a rejoint l'Escadron de transport 1/61 "Touraine".

Le MSN019 de l'ADIA est le premier ATLAS qui peut être utilisé pour le largage de personnels, uniquement à partir de la porte de chargement arrière. La certification de largage de parachutistes par les portes latérales doit encore être testée.

ALLEMAGNE

Le 11 septembre, l'Atlas de la Luftwaffe a effectué sa première mission vers les États-Unis. L'Atlas sera surtout utilisé pour des missions vers les États-Unis et plus spécialement pour des missions à Holloman AFB où est stationné un détachement Tornado de la Luftwaffe pour la formation des futurs équipages Tornado de la Luftwaffe.

GRANDE BRETAGNE

Le 28 juillet, l'escadrille LXX (70) de la RAF est la première escadrille opérationnelle Atlas britannique. La princesse Anne, Air Commodore honoraire de la RAF, a assisté à Brize Norton à la réactivation de cette escadrille et a présenté la nouvelle bannière à cette l'unité.

Le 14 septembre, on a appris qu'au moins un Atlas de la RAF sera

équipé d'un crypto-système d'Airbus Defence & Space. Ce système, qui est livré suite à un contrat d'une valeur de 3,3 millions, permettra d'envoyer des données sensibles par une transmission cryptées. Le système peut également être livré à d'autres clients de l'Atlas, dont la Belgique.

Le 15 septembre, le ministère britannique de la défense a annoncé que les



vaandel aan de eenheid.

Op 14 september wordt bekend dat minstens een Atlas van de RAF zal worden uitgerust met een crypto-systeem van Airbus Defence & Space. Dit systeem, dat met een contract twv. £3,3 miljoen wordt geleverd, houdt in dat gevoelige gegevens gecodeerd worden verzonden. Het systeem kan ook geleverd worden aan andere klanten voor de Atlas, inclusief België.

Op 15 september heeft het Britse Ministerie van Defensie aangekondigd dat het de contractuele mijlpaal betreffende de indiensttreding van de Atlas bij de RAF heeft bereikt. Zeven toestellen werden intussen afgeleverd. Vier Atlassen worden nu operationeel gebruikt in een interim strategische luchttransportrol, terwijl er nog drie exemplaren hun DASS (Defensive Aids Sub-System) elektronisch afweersysteem moeten ontvangen. Dit systeem omvat radar-waarschuwingssensoren, tegenmaatregelen tegen infraroodgeleide raketten en flares.

Operationele gegevens tonen aan dat de Atlas-vloot van de RAF uitstekende operationele resultaten bereikt, waarbij – ondanks de kinderziekten – een slagingspercentage van meer dan 90% wordt bereikt. De Atlassen van de RAF zullen deze maand nog de mijlpaal van 1000 vliegreuren bereiken, waarbij de eerst geleverde Atlas van de RAF het meeste aantal vliegreuren van de globale Atlas-vloot zal gevolgen hebben.



délais contractuels de l'entrée en service de l'Atlas à la RAF ont été atteints. Sept avions ont été entre-temps livrés. Quatre Atlas sont maintenant utilisés opérationnellement dans un rôle de transport aérien stratégique intérimaire, vu que trois exemplaires doivent encore recevoir leur système de défense électronique DASS (Defensive Aids Sub System). Ce système comprend des capteurs d'alerte radar, des contre-mesures contre les missiles guidés infrarouges et des fusées.



Op 27 september werd een RAF Atlas ingezet vanaf Fort Bliss in Texas waar tests met zwaar militair materieel, waaronder het Stryker pantervoertuig, werden uitgevoerd. Tijdens een korte tussenstop in Washington DC verklaarde de bevelhebber van het LXX Squadron RAF, Wing Commander Simon Boyle, dat de eerste vier RAF Atlassen in staat zijn om vanaf voorbereide landingsstrips in "vriendelijke" operationele omstandigheden te opereren. De uitdaging is nu om de Atlas verder te ontwikkelen zodat hij in 2017 in staat zal zijn om in moeilijke omstandigheden vanaf onverharde strips het volledige spectrum van tactische operaties, inclusief nachtoperaties, uit te voeren.

Les données opérationnelles montrent que la flotte d'Atlas de la RAF a d'excellents résultats opérationnels qui – en dépit des maladies de jeunesse – ont un taux de disponibilité de plus de 90 %. Les Atlas de la RAF atteindront ce mois-ci encore le cap des 1000 heures de vol avec le premier Atlas livré à la RAF qui atteindra le plus grand nombre d'heures de vol de toute la flotte Atlas.

Le 27 septembre un Atlas de la RAF a été déployé à Fort Bliss au Texas où des tests avec des équipements militaires lourds, y compris le véhicule blindé Stryker, ont été réalisés. Lors d'une brève escale à Washington DC, le commandant de l'escadrille

Boyle verklaarde dat de Atlas een plezier is om te vliegen, deels te danken aan de cockpit die op deze van de Airbus A380 gebaseerd is. Maar het transport van gevechtsvoertuigen, helikopters en paratroepen naar een oorlogszone vereist een meer ontwikkeld transportsysteem. Deze verbeterde capaciteiten worden langzaam aan ontsloten nu er nieuwe systemen en softwarepakketten worden geïnstalleerd en bemanningen steeds meer ervaring opdoen.

Halfweg 2016 wordt verwacht dat de RAF Atlassen die met het DASS-systeem zijn uitgerust zullen worden gebruikt om

de la RAF LXX, le Wing Commander Simon Boyle a déclaré que les quatre premiers Atlas de RAF sont capables d'opérer à partir de pistes d'atterrissage préparées dans des conditions opérationnelles « amicales ».

Le défi est maintenant de développer davantage l'Atlas afin qu'en 2017 il puisse effectuer, dans des circonstances difficiles à partir de pistes non préparées, toute la gamme des opérations tactiques, y compris les opérations de nuit.

Boyle a déclaré que l'Atlas est un plaisir à voler, dû en partie au poste de pilotage qui est basé sur celui de l'Airbus A380. Mais le



de tactische capaciteiten van de Atlas verder te ontwikkelen. Zodat tijdens de eerste maanden van 2017 een beperkt aantal toestellen voor langere tijd ontplooid kunnen worden op andere basissen. Tegen het einde van 2017 zou de RAF beginnen met de initiële tactische zendingen, zoals vluchten op lage hoogten, landingen op onverharde strips, enz...

Intussen zal de Atlas nog de nodige hardware- en software-updates ontvangen, zodat het toestel in 2017 gereed is om onder oorlogsomstandigheden tactische zendingen, droppings van paratroepen en uitrusting uit te voeren, inclusief zendingen in volledige duisternis waarbij de bemanningen gebruik maken van nachtzichtapparatuur. Tegen 2022 zou de Atlas voldoende ontwikkeld moeten zijn om de Lockheed Martin C-130J Hercules volledig te vervangen.

Volgens Boyle zou het RAF-programma betreffende de Atlas niet te veel vertraagd zijn door de crash van de Turkse Atlas in Spanje eerder dit jaar. Ook zouden de gebruiksprocedures niet ingrijpend veranderd zijn. De RAF Atlassen zijn momenteel niet voorzien om in vlucht te worden bijgetankt door de Airbus A330 Voyager tanker-transportvliegtuigen van de RAF, maar deze capaciteit zal, indien noodzakelijk wordt geacht, later alsnog worden gebruikt.

Op 2 oktober werd de vijfde Atlas voor de RAF vanuit Sevilla overgevlogen naar RAF Brize Norton door een bemanning van 206 R Squadron. Dit toestel, MSN025 met RAF-registratie ZM406, vloog deze zending onder callsign "RR4041".

Vier Atlassen zijn dit toestel voorafgegaan, waarvan ZM405 (MSN024) als meest recente op 10 september vanuit Sevilla arriveerde. De overige toestellen zijn ZM400, ZM402 en ZM403. De volgende twee Atlassen, ZM407 en ZM408, hebben intussen respectievelijk op 7 augustus en 20 augustus hun eerste vlucht uitgevoerd.

Op 21 oktober heeft RAF Atlas ZM405 deelgenomen aan de International Aerospace & Defence Exhibition (ADEX) in Seoel deelgenomen. ZM405, de vierde Atlas die aan de RAF werd

transport de véhicules de combat, d'hélicoptères et de troupes vers une zone de guerre exige un système de transport plus développé. Ces capacités améliorées sont lentement intégrées maintenant qu'il a de nouveaux softwares et que les équipages ont acquis plus d'expérience.

Mi 2016, on prévoit que les Atlas de la RAF qui sont équipés avec le système DASS serviront à développer davantage les capacités tactiques de l'Atlas. Ceci afin que pendant les premiers mois de 2017 un nombre limité d'appareils puissent être déployés pendant de longues périodes sur d'autres bases. À la fin de 2017 la RAF commencera les premiers vols tactiques, comme les vols à basse altitude, atterrissage sur des terrains non préparés, etc. ...

Entre-temps, l'Atlas recevra encore les mises à jour des hardwares et software nécessaires, afin que l'appareil soit capable en 2017 d'effectuer en condition de guerre des missions tactiques, largage de personnel et de matériel, y compris dans l'obscurité totale avec l'utilisation par les équipages des équipements de vision nocturne. Pour 2022 Atlas serait suffisamment développé pour remplacer complètement les Hercules de Lockheed Martin C-130J.

Selon Boyle le programme Atlas de la RAF ne serait pas trop retardé par le crash de l'Atlas turc en Espagne au début de cette année. Également les modalités d'utilisation ne sont pas significativement modifiées. Actuellement les Atlas de la RAF ne sont pas capables d'être ravitaillés en vol par l'Airbus A330 Voyager, avion de transport et ravitailleur de la RAF, mais cette capacité si elle est jugée nécessaire, sera utilisée plus tard.

Le 2 octobre, le cinquième Atlas pour la RAF a été transféré de Séville à la base RAF de Brize Norton par un équipage du 206 R Squadron. Cet appareil le MSN025 avec l'immatriculation RAF ZM406, s'est envolé avec le callsign « RR4041 ».

Cet avion a précédé quatre Atlas, dont le ZM405 (MSN024) le plus récent, arrivé de Séville le 10 septembre. Les autres appareils sont les ZM400, ZM402 et ZM403. Les deux Atlas



geleverd, nam deel aan de static display. Dit maakt deel uit van een wereldtrip, waarbij deze Atlas Tbilisi in Georgië, de Verenigde Arabische Emiraten en Maleisië heeft bezocht voor de deelname aan ADEX. Het bezoek van de Atlas komt na de recente selectie door Seoul van de A330 Multi-Role Tanker-Transport (MRTT), waarvan de eerste in 2018 geleverd zal worden.

Nadien zal ZM405 doorreizen naar Japan, Hawaii, Californië en Canada vooraleer terug te keren naar RAF Brize Norton in Oxfordshire. Het vliegtuig heeft tijdens deze trip 32 mensen aan boord, inclusief het RAF Falcons parachute display team.

ALGEMEEN

Op 3 november heeft Grizzly MSN002 succesvol de certificatie testen voor de A400M op grasstrips afgerond. Deze tests, waarbij over een periode van 3 weken het gedrag van het vliegtuig op gras- en natuurlijke strips werd uitgetoet, toonden aan dat de A400M succesvol presteerde bij taximanoeuvres zoals U-bochten en bij het opstijgen en landen op de 1500 meter lange strip van het vliegveld Écury-sur-Cooles

suivants, ZM407 et ZM408, on respectivement effectué leur premier vol les 7 août et 20 août.

Le 21 octobre, l'Atlas de la RAF ZM405 a participé à l'International Aerospace & Defence Exhibition (ADEX) à Séoul. Le ZM405, le quatrième Atlas livré à la RAF, a participé à l'exposition statique. Cela faisait partie d'un tour du monde pour la participation à l'Adex, avec un passage à Tbilissi en Géorgie, dans les Émirats Arabes Unis et en Malaisie. Cette Visite d'Atlas intervient après la récente sélection par Séoul de l'A330 Multi Role Tanker Transport (MRTT), dont le premier sera livré en 2018.

Par la suite le ZM405 s'est rendu au Japon, à Hawaï, en Californie et au Canada avant de revenir à RAF Brize Norton dans Oxfordshire. L'avion, lors de ce voyage, avait 32 personnes à bord, y compris l'équipe de voltige en parachute les « RAF Falcons ».

GENERALITES

Le 3 novembre, le Grizzly MSN002 a réussi les tests de certification de l'A400M sur piste en herbe. Ces tests, qui se sont déroulés sur une période de 3 semaines, pour le comportement de l'avion sur herbe et pistes non préparées, ont montré que l'A400M pouvait effectuer avec succès des manœuvres de taxi comme des demi-tours, des décollages et atterrissages, sur une piste de 1500 mètres, à l'aéroport d'Écury-sur-Cooles en France.

Il a été démontré que l'Atlas a une capacité de transport de 30 tonnes et peut être configuré pour le transport d'un véhicule blindé de 30 tonnes. Il y a déjà eu de bons résultats lors d'un essai sur la piste en gravier d'Ablitas en Espagne, plus tard il y aura des tests sur des pistes en sable.

Aussi le 3 novembre, ont commencé de nouvelles négociations entre Airbus Defence & Space et les clients de l'Atlas : Belgique,



in Frankrijk.

Hierbij werd aangetoond dat de Atlas een liftcapaciteit bereikt van 30 ton en geconfigureerd kan worden voor transport van een pantservoertuig van 30 ton. Eerder werden succesvolle resultaten neergezet tijdens tests op de gravelstrip van Ablitas in Spanje. Later zullen er ook tests op zandstrips worden georganiseerd.

Eveneens op 3 november beginnen nieuwe onderhandelingen tussen Airbus Defence & Space en de klanten van de Atlas: België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Luxemburg, Spanje en Turkije inzake een vernieuwd contract tegen begin volgend jaar, waarbij het leveringsschema van de Atlas moet worden gewijzigd en waarbij het schema voor de introductie van de tactische capaciteiten moet worden vastgelegd. Wat betreft het aantal te produceren toestellen worden er geen wijzigingen worden verwacht. Maar beloofd wordt dat de capaciteiten van het vliegtuig drastisch zullen worden verbeterd.

Intussen zijn er in totaal 15 Atlassen in dienst bij: de Armée de l'Air (7), de Luftwaffe (1), de Royal Malaysian Air Force (1), de THK (2) en de RAF (4). Hiervan werden 5 toestellen geleverd tijdens de eerste 9 maanden van 2015, maar dit zou volgens Airbus verhoogd moeten worden naar 13 tot 17 exemplaren tegen het einde van dit jaar, afhankelijk van de succesvolle afronding van verdere tests en van de contractuele onderhandelingen.

De huidige 15 Atlassen hadden eind september 2015 een totaal van 4510 vlieguren verspreid over meer dan 1100 vluchten gepresteerd. L'Armée de l'Air meer dan 2700 vlieguren en de RAF ruim 1000 vlieguren. De verschillende luchtmachten hebben tot nu toe een algemene graad van beschikbaarheid van 91% gerapporteerd (rekening gehouden met kinderziekten).

Wat van de lijst van de vereisten zal worden geschrapt is het bijtanken van helikopters in vlucht, hetgeen problematisch is wegens de wervelwinden die door de vleugels worden veroorzaakt.

Allemagne, France, Grande-Bretagne, Luxembourg, Espagne et Turquie en vue du renouvellement du contrat en début de l'année prochaine, comprenant la révision du calendrier de livraison de l'Atlas et le programme du développement des capacités tactiques. En ce qui concerne le nombre d'appareils à produire aucun changement n'est attendu. Mais il est promis que les capacités de l'avion seront considérablement améliorées.

En attendant, il y a un total de 15 Atlas en service: à l'Armée de l'Air (7), à la Luftwaffe (1), la Royal Malaysian Air Force (1), la THK (2) et la RAF (4). Cinq d'entre eux ont été livrés au cours



des neuf premiers mois de 2015, mais cela devrait, selon Airbus, être augmenté de 13 à 17 exemplaires pour la fin de cette année, en fonction de la réussite des tests supplémentaires et des négociations contractuelles.

Les 15 Atlas actuels avaient fin septembre 2015 réalisé un total de 4510 heures de vol pour plus de 1100 vols effectués. L'Armée de l'Air a plus de 2700 heures de vol et la RAF environ de 1000 heures de vol. Jusqu'ici les diverses forces aériennes ont signalé un taux de disponibilité de 91 % (ceci en prenant compte les maladies d'enfance).

En ce qui concerne les exigences supprimées il y a le ravitaillement en vol des hélicoptères en vol, ce qui est problématique en raison des tourbillons qui sont provoqués par les ailes.

A-400M van het Armée de L'Air (Fr) op de parking van BruMil

A-400M de l'Armée de l'Air (Fr) sur le parking de BruMil



Het "C-130H Static Display Team"

Na introductie in de vorige "Dakota news" willen we graag het C-130H static display team nader toelichten. Het C-130H SDT maakt deel uit van de 15 Wing, meer bepaald het 20 Smaldeel. Na het succesvolle "flying demo team C-130H" met Xavier Hellebout en Jean-Luc Feuillen werd beslist om begin 2008 het team nieuw leven in te blazen onder de vorm van een "Static Display Team C-130H".

Het huidige team bestaat uit gedreven medewerkers met Officieren, OnderOfficieren en Vrijwilligers, zowel varende als niet-varende, met elk hun specifieke taak binnen de 20 SQN PR-groep.

We beschikken over mensen die zich bezighouden met het plannen van de evenementen (contact nemen met binnenlandse en buitenlandse organisaties van airshows), die zich bezighouden met verkoop (aanvullen van de PR-stock, bestellen van gadgets 20 SQN gerelateerd) en grafische ontwerpers die instaan voor het ontwerpen en afdrukken van de logo's, kerstkaarten, stickers.

Elke activiteit verloopt in samenspraak met DG-IPR. (Public Relations). In het begin van het jaar (februari) wordt op de algemene vergadering IPR bekeken welke airshows/evenementen

Le "C-130H Static Display Team"

Après avoir introduit le « C-130H static display team (SDT) » dans le « Dakota news » précédent, nous souhaitons maintenant approfondir le sujet. Le C130H SDT fait partie de la 20e Escadrille du 15 Wing.

Après le succès du C-130H flying demo team de Xavier Hellebout et de Jean-Luc Feuillen, il a été décidé en 2008 d'y insuffler du sang nouveau pour devenir le « C-130H Static Display Team ».

Le team actuel est constitué de collaborateurs expérimentés, Officiers, Sous-Officiers et Volontaires de carrière tant personnel navigant que non-navigant avec chacun leurs tâches spécifiques au sein de la section PR de la 20e Esc.

Nous disposons de personnes qui s'occupent de la programmation des événements (prendre contact avec des organisations belges et étrangères d'airshows), de la vente des gadgets 20e Esc (Approvisionner les stocks PR, commander les gadgets) et de programmes graphiques pour la création et l'impression de logos, cartes de vœux, stickers...

Chaque activité se déroule en coopération avec DG-IPR (Public Relations). Une réunion générale a lieu au début de l'année (février) pendant laquelle avec IPR les différents événements/airshows sont analysés en vue d'une participation de F-16, A109, Marchetti, Sea-king, NH-90 ou C-130.

Nous devons souvent aussi voler en support du F-16 solo display team, comme leur matériel peut être chargé dans notre cargo nous en profitons pour présenter un static display pendant l'airshow.

L'objectif du « C-130H SDT » est d'ouvrir l'accès au public « du cheval de labour de notre Force Aérienne » lui permettant ainsi de faire connaissance avec l'intérieur du cargo et, par la présentation multimédia et des expositions dans la cargo, de se faire une idée des tâches spécifiques allouées au C-130 du 15e Wing.

Le « C-130H SDT » part en général le vendredi matin vers le pays dans lequel l'airshow est organisé. A leur arrivée, les

différents membres du team commencent chacun leurs tâches spécifiques depuis le déchargement des palettes, le déballage et le montage partiel du matériel, l'analyse du site et la détermination de la disposition du display.

Après un bref briefing, l'équipage comme le personnel au sol sait ce qu'il doit faire le jour suivant.

Vient ensuite le check-in dans l'hôtel qui nous est attribué. L'organisateur de l'airshow doit toujours pourvoir un logement, la nourriture et le carburant gratuitement pour le display team de la Défense.

Le jour suivant, nous sommes souvent présents sur l'aérodrome



interessant zijn voor deelname voor zowel F-16, Agusta, Marchetti, Sea-King, NH90 en C-130.

Vaak dienen we ook als steun te vliegen voor het F-16 solo display team, zodoende dat hun materiaal in onze cargo mee kan en dan maken we van de gelegenheid gebruik om tijdens de airshow in "static" te staan.

Het doel van het "C-130H SDT" is om ons "werkpaard van de Luchtmacht" open te stellen voor het publiek, zodat het kennis kan maken met de binnenkant van de cargo en, met de multimediapresentatie en de tentoonstelling binnenin, een idee kan krijgen van de specifieke taken die voor de C-130 van de 15



Wing.

Het "C-130H SDT" vertrekt gewoonlijk op vrijdagvoormiddag naar het land dat de airshow organiseert. Eens aangekomen beginnen de teamleden elk met hun specifieke taken, gaande van het afladen van de palette, het uitpakken en al gedeeltelijk monteren van het materiaal, het bekijken van de site en het bepalen van de opstelling.

Na een korte briefing weet zowel de crew als het grondpersoneel wat er voor hen te doen valt de dag nadien.

Daarna volgt de check-in in het toegewezen hotel. De airshow organisatie moet steeds instaan voor kosteloos logement, voeding en brandstof voor de display teams van Defensie.

De dag nadien zijn we in functie van het aanvangsuur meestal 2u30 vooraf op de luchthaven aanwezig.

Dit laat ons toe om tijdig de "stand" op te bouwen en alles klaar te maken voor ontvangst van de eerste bezoekers.

Het "C-130H SDT" werkt steeds volgens hetzelfde draiboek.

Aan de buitenzijde van het vliegtuig staat er een tent opgesteld

2Hrs30 avant, dépendant de l'heure de commencement de l'événement.

Ceci nous permet de monter le « stand » à temps et de préparer tout pour recevoir le premier visiteur.

Le « C-130H SDT » travaille toujours suivant le même schéma.

A l'extérieur de l'avion, nous installons une tente à la « crew entrance door » où des gadgets et d'autres objets de la 20e Esc seront vendus. Ceci va du « Squadron-badge » et T-shirt à notre vin d'escadrille bien connu Saumur Brut avec une étiquette élaborée par nos soins.

La file d'attente parfois assez longue pour visiter l'avion permet aux visiteurs d'examiner au calme notre stand avec nos gadgets et s'ils le veulent, en acheter pour compléter leur collection personnelle.

La distribution gratuite de posters et stickers C-130 a déjà ravi plus d'une personne au cœur d'enfant.

Le public peut alors parcourir le cargo et faire connaissance avec l'intérieur de l'avion.

Des photos et des petits films des « temps forts » de différentes missions sont projetés. Ceci peut aller d'une synthèse de Rodeo, de l'exercice Airlift Block Training jusqu'à des atterrissages sur de courtes pistes ou sur des pistes de fortune.

A la sortie du cargo via la rampe arrière se trouvent quelques tables pliantes où les visiteurs peuvent poser des questions à l'équipage tout en ayant une vue sur l'intérieur du cargo. Des enceintes acoustiques font aussi partie du voyage pour assurer une musique de fond et attirer du monde vers l'avion.

Nous avons même un loadmaster DJ qui a développé un programme pour assurer l'interaction nécessaire avec les visiteurs qui sont à l'avion.

A la fin de la première journée, l'équipage et les membres du team se rencontrent pour un court débriefing. Le matériel peut être rangé dans le cargo. Le jour suivant, le dimanche, nous essayons toujours de dépasser le jour précédent.

Le lundi matin, nous chargeons tout sur la palette, nous chargeons aussi le matériel F-16 si nous volons en support pour leur display team et le vol retour vers Melsbroek peut commencer.

La bonne présentation qui a toujours plu au public a, par le passé, déjà livré plusieurs citations d'honneur : 2e meilleur static team après le C-160 allemand en CZE (CIAF 2010), meilleur team A/C ouvert au public en CZE (Ostrava 2014) et, récemment, en



aan de crew entrance door, waar gadgets en allerhande spullen van het 20ste SQN verkocht worden. Dit gaat van een Squadron-badje, T-Shirt tot onze bekende smaldeel wijn, Saumur Brut, met eigen ontworpen etiket.

De lange wachtrij om het vliegtuig te bezoeken laat toe dat de bezoekers rustig kunnen kijken naar onze stand met gadgets en indien wenselijk er kunnen kopen om hun persoonlijke collectie aan te vullen.

Het uitdelen van gratis posters C-130 en stickers heeft al vele kinderharten blij gemaakt.

Nadien kan het publiek door de cargo wandelen en kennis maken met het interieur van het vliegtuig.

Via een beamer projecteren we foto's en filmpjes van de hoogtepunten van de verschillende zendingen. Dit kan gaan van een samenvatting van de Air MobilityRodeo (USA), de samenvatting van de oefening Airlift Block Training tot het landen op korte banen of zandpistes.

Bij het buitenkomen van de cargo via de achterklep staan er plooitafels waar de mensen kunnen vragen stellen aan de crew met zicht op de binnenkant van de cargo. Er gaan ook speakers mee voor achtergrondmuziek en om publiek naar het vliegtuig te lokken.

We hebben zelfs een loadmaster-DJ die een programma uitgewerkt heeft dat voor de nodige interactie zorgt met de bezoekers aan het vliegtuig.

Na de eerste dag volgt er een korte debriefing tussen crew en teamleden, en kan het materiaal in de cargo opgeborgen worden. De dag nadien, op zondag, proberen we altijd de vorige dag te overtreffen.

Op maandagmorgen zetten we alles terug op de pallet, nemen het materiaal F-16 terug in de cargo indien we in steun vliegen voor hun display team, en kan de terugvlucht naar Melsbroek aangevat worden.

De goede opstelling die steeds gesmaakt wordt door het publiek leverde in het verleden reeds meerdere eervolle vermeldingen op : 2de beste static team na de Duitse C-160 in CZE (CIAF 2010), beste team A/C open voor het publiek in CZE (Ostrava 2014), en onlangs in augustus de trofee "Beste Static Team" tijdens Sliac airshow in Slowakije. Deze trofee werd toegekend door een vakjury en het publiek.

Het team doet wegens operationele reden maar een 5-tal airshows in het buitenland, vaak in support voor het solo display team F-16, maar we beginnen Internationaal toch graag geziene gasten te worden.

In het verleden deden we reeds 4 keer Ostrava Airshow (CZE) , 2 keer Fairford Airshow (UK) en 2 keer Radom Airshow (PL)

Het was een geslaagd airshowseizoen met veel blije mensen die konden kennismaken met het Belgische "C-130H Static Display Team" en de "mighty Herc", en dat is uiteindelijk de reden waarom we het allemaal doen.

Het "C-130H Static Display Team" heeft dit seizoen deelgenomen aan volgende airshows :

- 16-17 Mei : BE : Stampe Fly In Deurne - Antwerpen
- 30-31 Mei : FR : Solenzara Airshow Corsica
- 06 Jun : BE : Indian Day Motor rally Melsbroek
- 26 Jun : BE : Open-Door ATC-Semmerzake Gavere
- 18-19 Jul : UK : RIAT Fairford Airshow
- 22-23 Aug : BE : Zoersel fly-in
- 29-30 Aug : SLO : Slovak International Air Fest (SLIAC)
- 19-20 Sep : CZE : Nato Days Ostrava
- 26-27 Sep : MAL : Malta International Air Show

1SM Bas Stefan
PR-20 Sqn.



août, le trophée « Best Static Team » lors du Sliac airshow en Slovaquie. Ce trophée a été octroyé par un jury professionnel et le public.

Pour raisons professionnelles, le team ne participe qu'à quelques 5 airshows à l'étranger par an, souvent en support au solo display team F-16, mais nous commençons à être bien connus internationalement.

Dans le passé, nous avons déjà fait 4 fois Ostrava Airshow (CZE), 2 fois Fairford Airshow (UK) et 2 fois Radom Airshow (PL).

C'était une saison airshows réussie avec beaucoup de personnes heureuses qui ont pu faire connaissance avec le « C-130H Static Display Team » belge et le « mighty Herc » et c'est bien la raison pour laquelle nous faisons tout ceci.

Le « C-130H Static Display Team » a participé, cette saison, aux airshows suivants :

- 16-17 Mai : BE : Stampe Fly à Deurne - Anvers
- 30-31 Mai : FR : Solenzara Airshow Corse
- 06 Jun : BE : Indian Day Motor rally Melsbroek
- 26 Jun : BE : Open-Door ATC-Semmerzake Gavere
- 18-19 Jul : UK : RIAT Fairford Airshow
- 22-23 Aou : BE : Zoersel fly-in



- 29-30 Aou : SLO : Slovak International Air Fest (SLIAC)

- 19-20 Sep : CZE : Nato Days Ostrava
- 26-27 Sep : MAL : Malta International Air Show

1SM Bas Stefan
PR-20 Sqn.

15 Wing in/en 2015

Door Axel Vermeesch

Oefening Active Trip

Van 7 tot 11 september werden 1.500 manschappen van de Landcomponent ingezet in de provincies Namen en Luxemburg voor de nationale oefening Active Trip. Van de 15 Wing werden een tachtigtal man ingezet: technici met vier C-130's en acht bemanningen. Deze opereerden vanuit de basis van Florennes. Het detachement van de 15 Wing stond onder het bevel van majoor Peter Wijffels, commandant van het 20 Smaldeel.



De C-130's werden o.a. ingezet op dinsdag 8 september om een gevechtsgroep onder leiding van het 2 Bataljon Commando's toe te laten het vliegveld van Saint-Hubert snel in te nemen. De militairen waren de hele nacht naar hun doelwit opgerukt, om het 's ochtends aan te vallen. Nadat de situatie op het vliegveld veilig genoeg was brachten de C-130's ook het materieel aan. De gevechtsgroep zou vanuit hun nieuwe basis de streek verder stabiliseren. Met deze oefening bereiden ze zich voor op een mogelijke inzet binnen de NATO Response Force (NRF) in 2016.

NATEVAL (Nationale evaluatie)

Active Trip werd onmiddellijk gevolgd door de NATEVAL (Nationale Evaluatie). Deze evaluatie werd van 14 tot 18 september eveneens uitgevoerd vanaf de basis van Florennes. Drie C-130's en vier bemanningen werden ingezet onder het bevel van de commandant van de Vlieggroep luitenant-kolonel Bruno Beeckmans. Hij werd bijgestaan door een team van een tiental personen.

Met de voorbereiding van deze eerste NATEVAL werd er reeds begonnen in december 2014 gedurende oefening "Storm Tide II" in Oostende en in de ABT (Airlift Bloc Training) in Francalzal in april 2015.

Een team van Defensie en COMOPSAIR evalueerde de uitvoering van de opdrachten aan

Par Axel Vermeesch

Exercice Active Trip

1.500 militaires de la Composante Terre ont été mis en œuvre dans les provinces de Namur et du Luxembourg du 7 au 11 septembre pour l'exercice Active Trip. Quelques quatre-vingt militaires du 15 Wing ont aussi été engagés : des techniciens, quatre C-130 et huit équipages. Ceux-ci opéraient depuis la base de Florennes. Le détachement du 15 Wing était commandé par le Major Peter Wijffels, commandant de la 20 Escadrille.

Les C-130 ont été mis en œuvre entre autres pour permettre à un groupe de combat du 2 Bataillon Commando de prendre rapidement l'aérodrome de Saint-Hubert le 8 septembre. Les militaires avaient assailli l'objectif toute la nuit pour l'attaquer tôt le matin. Quand la situation sur l'aérodrome a été suffisamment stabilisée, les C-130 ont aussi acheminé le matériel. A partir de cet aérodrome, les troupes de combat devaient continuer à stabiliser la région. Cet exercice les préparait à être mis en œuvre dans le cadre de la NATO Response Force (NRF) en 2016.

NATEVAL (Evaluation Nationale)

Active Trip a immédiatement été suivi par le NATEVAL (Evaluation Nationale). Cette évaluation s'est aussi déroulée sur la base de Florennes du 14 au 18 septembre.

Trois C-130 et quatre équipages ont été mis en œuvre sous le commandement de commandant du Groupe de Vol, le lieutenant-colonel Bruno Beeckmans. Il était assisté par un staff d'une dizaine de personnes.

La préparation de ce premier NATEVAL avait déjà débuté en décembre 2014 pendant l'exercice « Storm Tide II » à Ostende et l'ABT (Airlift Bloc Training) à Francalzal en avril 2015.

Un team de la Défense et de COMOPSAIR a évalué l'exécution des missions sur base du « STEM » (Standard Evaluation Manual) de l'OTAN pour les escadrilles de transport aérien. Les



de hand van de "STEM" (Standard Evaluation Manual) van de NAVO voor tactische transport smaldelen. De vier bemanningen gaven het beste van zichzelf bij het uitvoeren van de opgelegde tactische vluchten en parachutages van personeel en materieel. Dit was de eerste NATEVAL voor het 20 Smaldeel, en zou in principe om de vijf jaar moeten plaats vinden.

Ons vorstenpaar naar Liechtenstein

Op donderdag 17 september bracht Embraer CE-01 (boordcommandant M. Campers) de koning en koningin naar Zurich. Van daar ging het over de weg naar Liechtenstein (Vaduz) waar zij 's anderendaags de jaarlijkse "Top van de staatshoofden van de Duitstalige landen" bijwoonden.

Met de president van Duitsland en Oostenrijk werd o.a. gesproken over de vluchtelingencrisis in de Europese Unie.

C-130 in Congo

In het kader van het "Partenariat de Programme Militaire" (PPM) tussen de DR Congo en België stuurde ons land in de loop van 2015 regelmatig een C130 naar Congo voor twee tot drie weken. Op 11 oktober vertrok de CH... (boordcommandant J. Herman) naar Kinshasa voor de tiende in de reeks van PPM-opdrachten van 2015.

Commandant J. Herman met zijn bemanning (copiloot L. Peeters, flight-engineer W. Vangrunderbeeck, en loadmasters D. Anthony en B. Flipkens) voerde op een week tijd een twintigtal opdrachten (ongeveer 60 vlieguren) uit. Meestal werden materiaal, voertuigen en voedselvoorrading gebracht naar de opleidingscentra van het Congolese leger waar Belgische militairen opleiding en training verzekerden: Goma, Kindu, Kananga, Bukavu en Lubumbashi.

Het toestel was terug in Melsbroek op 23 oktober.

Ons vorstenpaar naar Polen

Van 13 tot 15 oktober bracht de Airbus A321 (boordcommandant JL. De Beir) ons vorstenpaar naar Warschau voor een officieel bezoek aan Polen. Aan het staatsbezoek was ook een academische en economisch luik toegevoegd. De koning was vergezeld van minister van Buitenlandse Zaken D. Reynders en staatssecretaris voor Buitenlandse Handel P. De Crem. Ook vijftig Belgische bedrijven hadden vertegenwoordigers meegestuurd in het koninklijk vliegtuig.

C-130 naar Benin

Van 8 tot 21 november werd een Belgisch detachement van de 15 Wing en het Trainingscentrum voor Parachutisten onder het bevel van commandant J. Herman ingezet vanaf Cotonou. Met de C-130 CH-09 (boordcommandant J. Gillis) kregen de Beninse parachutisten opnieuw de gelegenheid te springen, en tevens werden ook nieuwe parachutisten opgeleid. De militaire samenwerking tussen België en Benin dateert van de jaren zeventig, maar werd pas in 1999 officieel bezegeld door een Partenariat de Programme Militaire (PPM).

Oefening "Tropical Storm" in Afrika

De oefening werd uitgevoerd binnen de PPM's (Partenariat de Programme Militaire) tussen België, Gabon en de DRC Congo. De Lichte Brigade (paracommando's) hield van 21 november tot 11 december een grote oefening in Gabon en de Democratische Republiek Congo. Aan de oefening Tropical Storm namen een 800-tal militairen van de Land-, Lucht- en Medische Component deel.

quatre équipages ont exécuté les vols tactiques imposés et les parachutages de personnel et de matériel en donnant le meilleur d'eux-mêmes.

C'était le premier NATEVAL pour la 20 Escadrille. Il devrait être reconduit tous les cinq ans.

Nos souverains vers le Liechtenstein

Le jeudi 17 septembre, l'Embraer CE-01 (Commandant de bord M. Campers) a amené le roi et la reine à Zurich. De là, ils ont rejoint le Liechtenstein (Vaduz) par la route. Le lendemain, ils y ont assisté à l'annual « Top des chefs d'états des pays de langue allemande ».

La crise des réfugiés dans l'Union Européenne a été évoquée avec le président d'Allemagne et celui d'Autriche.

C-130 au Congo

Dans le cadre du « Programme de Partenariat Militaire » (PPM) entre la RD du Congo et la Belgique notre pays a, en 2015, envoyé régulièrement un C-130 au Congo pour des périodes de



deux à trois semaines.

Le 11 octobre, le CH... (Commandant de bord J. Herman) a décollé vers Kinshasa pour la dixième mission PPM de 2015.

Le Commandant J. Herman et son équipage (copilote L. Peeters, flight-engineer W. Vangrunderbeeck et les loadmasters D. Anthony et B. Flipkens) ont effectué en une semaine une vingtaine de missions (environs 60 heures de vol). Le plus souvent, il s'agit du transport de matériel, de véhicules et de réapprovisionnements alimentaires vers les centres de formation de l'Armée Congolaise où les militaires belges assurent la formation et l'entraînement : Goma, Kindu, Kananga, Bukavu et Lubumbashi.

L'avion était de retour à Melsbroek le 23 octobre.

Nos souverains vers la Pologne

Du 13 au 15 octobre, l'Airbus A321 (commandant de bord JL. De Beir) a amené nos souverains à Varsovie pour une visite officielle à la Pologne. Un volet académique et économique faisait partie de cette visite d'état. Le roi était accompagné du Ministre des Affaires Etrangères D. Reynders et du Secrétaire d'Etat au Commerce Extérieur P. De Crem. Cinquante entreprises belges avaient aussi envoyé des représentants à bord de l'avion royal.

C-130 au Bénin

Du 8 au 21 novembre un détachement belge du 15 Wing et du Centre d'Entraînement pour Parachutistes sous le



Tussen 19 en 24 november werden de manschappen en het materieel van Melsbroek over gevlogen naar Libreville door 15 Wing. Vier C-130 bleven gedurende de ganse periode in Afrika. Defensie deed voor dit transport ook beroep op het EATC (European Air Transport Command): een Franse Airbus A400M en A340 en een Nederlandse KDC-10 werden ingezet.

commandement du commandant J. Herman ont été mis en œuvre à partir de Cotonou. Le C-130 CH-09 (Commandant de bord J. Gillis) a permis aux parachutistes béninois de sauter et, de plus, de nouveaux parachutistes ont été formés. La coopération militaire entre la Belgique et le Bénin date des années septante, mais elle n'a été accompagnée officiellement d'un Programme de Partenariat Militaire (PPM) qu'à partir de 1999.

Exercice « Tropical Storm » en Afrique

L'exercice a été effectué dans le cadre du Programme de Partenariat Militaire entre, la Belgique, le Gabon et la RDC Congo.

Du 21 novembre au 11 décembre, la Brigade Légère (para-commandos) a tenu un grand exercice au Gabon et en République Démocratique du Congo. Quelques 800 militaires de Composantes Terre, Air et Médicale ont participé à l'exercice Tropical Storm.

Le 15 Wing a acheminé le personnel et le matériel de Melsbroek vers Libreville du 19 au 24 novembre. Quatre C-130 sont restés en Afrique pendant toute la période. Pour ce transport, la Défense a aussi fait appel à l'EATC (European Air Transport Command) :



Doel van deze oefening: luchttransport voorzien voor het ontplooiën en de operaties van de Lichte Brigade, conversies en tactische vliegtraining van bemanningsleden C-130, en het medisch personeel en de bemanningen vertrouwd te maken met de nieuwe "Patient Transport Units" (PTU's). De oefening verliep vanaf het vliegveld van Libreville, maar ging tot ver in Congo (Kindu en Kisangani), waar ook Congolese soldaten ingezet werden.

In het weekeinde van 28-29 november werd de Airbus A321 ingezet om het detachement van de 15 Wing om te wisselen. Het eerste detachement stond onder het bevel van majoor T. Deberdt. Vanaf 29 november werd hij opgevolgd door commandant JF. Beguin

VIP en speciale vluchten

Van 29 september tot 1 oktober bracht een Embraer (boordcommandant J. Vandebosch) drie leden van de regering naar drie van de Maghreb-landen: Minister van Defensie S. Vandepuut, minister van Veiligheid en Binnenlandse Zaken J.

un Airbus A400M et A340 français et un KDC-10 néerlandais ont été mis en œuvre.

Objectif de l'exercice : pouvoir du transport aérien pour le déploiement et les opérations de la Brigade Légère, entraînement tactique en vol et conversions pour les équipages C-130 et familiariser le personnel médical et les équipages avec les nouveaux « Patient Transport Units ». L'exercice s'est déroulé à partir de l'aérodrome de Libreville mais s'est étendu jusqu'au Congo (Kindu et Kisangani), où des soldats congolais ont aussi été mis en œuvre.

Le weekend du 28 et 29 novembre, l'Airbus A321 a été mis en œuvre pour assurer la relève du detachement 15 Wing. Le premier detachement était sous commandement du major T. Deberdt. Après le 29, il a été remplacé par le commandant JF. Beguin

VIP et vols spéciaux

Du 29 septembre au 1 octobre, un Embraer (Commandant de bord J. Vandebosch) a amené trois membres du gouvernement

Jambon en staatssecretaris van Asiel & Migratie T. Francken. Zij waren vergezeld van een veertigtal medewerkers.

Reistraject: Op 29 september Algiers en Tunis, op 30 september Tunis en Rabat, en op 1 oktober Rabat en terug naar Melsbroek. De drie excellenties bespraken in Algiers, Tunis en Rabat samenwerkingsmogelijkheden en informatie-uitwisseling met betrekking tot de stroom migranten, criminelen en terroristen uit Afrika naar Europa.

Op 30 september vloog Embraer CE-03 (boordcommandant D. Van den Heuvel) naar Algiers om het vliegtuig CE-02 te vervangen (probleem met het landingsgestel). Majoor D. Van den Heuvel vloog de CE-02 met het landingsgestel uit terug naar Melsbroek. Op vrijdag 6 november vloog de Falcon-20 CM-02 (boordcommandant R. Leest) naar Marseille om twee van de uitgeleverde verdachten op de moord van de drugsbaron Silvio Aquino uit Maasmechelen op te halen.

Op zondag 8 november werden twee Embraer bemanningen ingezet (boordcommandanten M. Campers en A. Laboury) om het blitzbezoek van minister D. Reynders en zijn gevolg aan Iran snel en veilig te laten verlopen. Een "slipcrew" werd met Turkish Airlines naar Istanboel gebracht. Het vliegtuig was terug in Melsbroek op 10 november. Van 10 tot 12 november bracht een Embraer CE-03 (boordcommandant D. Deijgers) premier C. Michel en zijn medewerkers naar Malta voor de speciale top over de migratie en vluchtelingen uit Afrika naar de EU. Op Kreta (Chania) werd een stop gemaakt om premier C. Michel toe te laten samen met minister Defensie S. Vandeput op 11 november de Belgische fregat Leopold I te bezoeken.

Modernisatie van de cockpit Falcon-900

De Dassault Falcon-900 is sedert 1997 in dienst in het 21 Smaldeel van de 15 Wing. Op 28 september werd het toestel overgevlogen naar de firma Jet Aviation in Basel voor een grote inspectie (C-check) die vier maanden duurt. Aansluitend aan deze inspectie, zal een "cockpit upgrade" door dezelfde firma uitgevoerd worden met uitrusting geleverd door Honeywell. Boordcommandant en instructeur Kristof De Barts zal het



project van nabij opvolgen. Begin 2016 wordt het toestel opnieuw verwacht in de 15 Wing.

vers trois pays du Maghreb : le Ministre de la Défense S. Vandeput, le Ministre de la Sécurité et de l'Intérieur J. Jambon et Secrétaire d'Etat à l'Asile et la Migration T. Francken. Ils étaient



accompagnés d'une quarantaine de collaborateurs. Périple : 29 septembre Alger et Tunis, 30 septembre Tunis et Rabat et le 1 octobre Rabat et retour vers Melsbroek. A Alger, Tunis et Rabat, les trois membres de l'exécutif belge ont discuté des possibilités de collaboration et d'échange d'informations concernant les flux migratoires, de criminels et de terroristes depuis l'Afrique vers l'Europe.

Le 30 septembre l'Embraer CE-03 (Commandant de bord D. Van den Heuvel) s'est envolé vers Alger pour remplacer le CE-02 (problème au train d'atterrissage). Le Major D. Van den Heuvel a effectué le vol retour vers Melsbroek de CE-02 avec train d'atterrissage problématique.

Le vendredi 6 novembre le Falcon-20 CM-02 (commandant de bord R. Leest) s'est envolé vers Marseille pour aller y chercher deux extradés soupçonnés du meurtre du baron de la drogue Silvio Aquino de Maasmechelen.

Le dimanche 8 novembre, deux équipages Embraer ont été mis en œuvre (commandants de bord M. Campers et A. Laboury) pour permettre la visite éclair du ministre D. Reynders et sa suite à l'Iran en toute sécurité. Un « splitcrew » a été pré-positionné à Istanbul avec Turkish Air. L'avion était de retour à Melsbroek le 10 novembre.

Du 10 au 12 novembre l'Embraer CE-03 (commandant de bord D. Deijgers) a amené le Premier ministre C. Michel et ses collaborateurs à Malte pour le sommet spécial sur l'immigration et les réfugiés d'Afrique vers l'UE. Une escale a été effectuée en Crète (Chania) le 11 novembre pour permettre au Premier ministre C. Michel et au ministre de la Défense S. Vandeput de visiter la frégate Léopold II.

Modernisation du cockpit du Falcon-900

Le Dassault Falcon-900 est en service à la 21 Escadrille du 15 Wing depuis 1997. Le 28 septembre l'avion a été convoyé vers la société Jet Aviation à Bâle pour une grande inspection (C-check) qui dure quatre mois. A côté de cette inspection, un « cockpit update » sera effectué par la même société avec de l'équipement d'Honeywell. Le commandant de bord et instructeur De

Barts suivra le projet de près. Début 2016 l'avion est à nouveau attendu au 15 Wing.

BruMil

