

DAKOTA

News



68
Apr/Avr
2016



EATC

Kenya mission

**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 : Isabelle Scheyvaert,
Gilbert Desmet, Philippe Chapelle,
Marc Philips, 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 : Isabelle Scheyvaert,
Gilbert Desmet, Philippe Chapelle,
Marc Philips, 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 :



**R.I.P.
Raymond**



Blz 3

Editoriaal

Page 3

Editorial

Blz 4

Inside Dakota

Page 4

Blz 8

EATC, European Air Transport
Command

Page 8

Blz 14

Opdrachten naar Afrika, 1950 - 1960
Des missions en Afrique, 1950 - 1960

Page 14

Blz 16

Een laatste keer op zending
Une dernière mission

Page 16

Blz 22

The Atlas Story, part 17

Page 22

Blz 26

15Wing in 2016

Page 26

15 Wing en 2016

Blz 31

Wij waren er bij (FATAC)

Page 31

Nous y étions (FATAC)

WOORD VAN DE VOORZITTER



LE MOT DU PRESIDENT

De lente is aangebroken en ons eerste nummer van 2016 ligt in uw brievenbus. Zoals u kan zien zijn we nog een stapje verder gegaan in onze betrachtning Dakota News zo aantrekkelijk mogelijk te maken, en dit door het volledig nummer in kleur te drukken. We hopen dat het jullie zal bevallen. Deze opeenvolgende verbeteringen aan Dakota News hebben natuurlijk een financiële impact en kunnen alleen volgehouden worden indien jullie ons blijven steunen door uw jaarlijkse bijdrage te betalen. We nodigen dan ook vriendelijk de leden die hun bijdrage 2016 nog niet betaald hebben, dit zo spoedig mogelijk te doen.

In deze Dakota News hebben we het in ons hoofdartikel uitgebreid over het European Air Transport Command (EATC), een succesverhaal van samenwerking in het kader van de Europese Defensie. België en meer bepaald Defensie en de 15 Wing spelen hierin een belangrijke rol. Samenwerken en "burden sharing" in Europees kader is echter alleen mogelijk indien elk land proportioneel bijdraagt aan de inspanning. We steunen dan ook volledig de oproep van de Kolonel Mollet in zijn nieuwjaarstoespraak om in de studie over de toekomst van de "witte" vliegtuigen dit aspect niet over het hoofd te zien.

Het optimisme van de Korpscommandant betreffende het behoud van de 15 Wing in Melsbroek kan ons alleen maar verheugen. We zien inderdaad niet goed in hoe onze vereniging, in zijn huidige structuur en met onze huidige vrijwilligers een gedwongen verhuis zou kunnen overleven. En dan hebben we het nog niet over ons mooi vliegtuigenpark.

Verder in dit nummer de gebruikelijke rubrieken aangevuld door een reisverhaal van André Janssens en een anekdote uit de jaren 50 van verleden eeuw, ons verteld door Jef Verlaak. Iedereen weet dat een eenheid zoals de 15 Wing een complexe organisatie is en meer omvat dan vliegtuigen en bemanningen. We zijn ons bewust dat we in het verleden in Dakota News te veel gefocust hebben op dit laatste aspect. Het is onze intentie, en belofte, in de toekomst meer aandacht te besteden aan alle ondersteunende activiteiten in de 15 Wing die de operaties mogelijk maken.

Tot slotte gaan onze gedachten uit naar Adjudant Majoor Raymond Buekenhout, stichtend lid en bestuurslid van onze vereniging, plotseling overleden op 25 maart 2016.

René Hoeben
Voorzitter

Le printemps est arrivé et voici votre premier numéro de 2016 dans la boîte aux lettres. Comme vous pouvez le constater, nous avons encore fait un pas en avant dans notre souci de valorisation du Dakota News en imprimant l'ensemble de ce numéro en couleurs. Nous espérons qu'il vous plaira. Les améliorations successives du Dakota News ont bien évidemment un impact financier et nous ne pouvons tenir le cap que si vous nous soutenez en payant votre cotisation annuelle. Nous invitons dès lors tout particulièrement les 20 % de membres qui ne se sont pas encore acquittés de leur cotisation, à le faire le plus rapidement possible.

L'article principal de ce Dakota News nous parle en détail du « European Air Transport Command » (EATC). Une réussite remarquable en matière de coopération dans le cadre de la Défense Européenne. La Belgique, et plus précisément la Défense et le 15 Wing, jouent ici un rôle important. Coopération et « burden sharing » dans le cadre européen sont seulement possibles si chaque pays contribue proportionnellement aux efforts. Nous soutenons donc pleinement l'appel du Colonel Molet qui, dans son discours de Nouvel An, demandait de ne pas perdre cet aspect de vue dans l'étude des avions « blancs ». Nous ne pouvons que nous réjouir de l'optimisme du Chef de Corps concernant le maintien du 15 Wing à Melsbroek. Ne nous ne voyons effectivement pas comment notre association, dans sa structure actuelle et avec ses bénévoles actuels, pourrait faire face à un déménagement forcé. Sans parler de notre beau parc d'avions.

Plus loin dans ce numéro, vous trouverez les rubriques habituelles complétées par le récit d'un voyage d'André Janssens et une anecdote des années 50 du siècle précédent racontée par Jef Verlaak.

Chacun sait qu'une unité telle que le 15 Wing représente une organisation complexe et englobe bien plus que des avions et équipages. Nous sommes conscients que par le passé Dakota News s'est surtout concentré sur ce dernier aspect. Il est dans nos intentions, et c'est une promesse, de porter plus d'attention dans le futur à toutes les activités de soutien du 15 Wing qui rendent les opérations possibles.

Pour terminer, nos pensées vont à l'Adjudant Chef Raymond Buekenhout, membre fondateur et administrateur de notre association, décédé inopinément le 25 mars 2016.

René Hoeben
Président

Inside Dakota

Door J. Ackermans en A. Vermeesch

Par J. Ackermans et A. Vermeesch

Raymond Buekenhout

Op 25 maart liet Marc Henne ons weten dat onze goede vriend en gewaardeerd bestuurslid Raymond Buekenhout plotseling overleden was. De dag voordien had hij een heelkundige ingreep ondergaan die blijkbaar zeer goed verlopen was, maar nadien waren er helaas complicaties bij gekomen die hem fataal werden. Onze voorzitter en een tiental leden hebben, samen met zijn beproefde familie en vrienden afscheid van hem genomen op 01/04/2016.

Raymond is geboren op 02/05/1939. Hij begon zijn loopbaan als onderofficier specialist samengeperste lucht in 21 Log Wing te Evere. Na zijn omscholing tot "225" (mecanicien Missiles)

te Fort Bliss –USA werd hij aangesteld tot "maintenance chief" in het 56 Smd van de 9 WMSL te Grefrath (toenmalige BSD). Eind jaren 70 muteerde hij naar de onderhoudsgroep van de 15e Wing LuTpt. Wegens zijn vele capaciteiten, en niet in het minst omwille van zijn leidinggevend en sociaal karakter, werd hij er op 01 juli 1989 aangesteld tot korpsadjutant, functie die hij tot het einde van zijn loopbaan in 1996 zou blijven bekleden.

Voor de humanitaire zendingen waar

hij aan deel genomen heeft (o.a. Silver Back te Kigali met Kol. VI. Van Eeckhout in 1994) kreeg hij, op 14 juni 1994, de "Herinneringsmedaille voor buitenlandse opdrachten of operaties" opgespeld door Koning Albert II.

Hij verzorgde met veel bijval "zijn logistieke steun" voor het Belgische en internationaal detachement tijdens de "Airlift Rodeo 1994" in McChord AFB USA.

Toen Kol. VI. "Jo" Huybens, Korpsoverste van 15e Wing, begin jaren '90 het plan opvatte om er een documentatiecentrum op te richten, was Raymond dus zijn Korpsadjutant. Hij was één van de bezielende medeoprichters van "onze DAKOTA", en werd onze secretaris tot 30/04/99. Nadien bleef hij altijd een gewaardeerd bestuurslid op wiens ideeën, steun en medewerking wij geregeld konden rekenen.

Bedankt, Raymond, voor je immer optimistische glimlach, je jarenlange onbaatzuchtige inzet en je vriendschap.

Raymond Buekenhout

Le 25 mars, Marc Henne nous a appris que notre bon ami et membre apprécié du conseil, Raymond Buekenhout était décédé brusquement. La veille, il avait subi une intervention chirurgicale qui, apparemment, s'était très bien déroulée, mais par après, des complications fatales se sont malheureusement manifestées. Notre président et une dizaine de nos membres ont accompagné sa famille et ses nombreux amis éprouvés lors de ses funérailles le 01.04.2016.

Raymond est né le 02.05.1939. Il a commencé sa carrière comme sous-officier spécialiste d'air comprimé au 21 Log Wing à Evere. Après sa reconversion comme «225» (mécanicien

Missiles) à Fort Bliss–USA, il a été nommé «maintenance chief» à la 56ième Escadrille du 9ième WMSL à Grefrath (dans les FBA d'alors). Fin 70, il a fait mutation au groupe de maintenance du 15e WTptAé. En raison de ses nombreuses capacités, notamment pour son leadership et son caractère social, il a été désigné comme adjudant de corps le 1er juillet 1989, poste qu'il occupera jusqu'à la fin de sa carrière en 1996.

Le 15 juin 1994,

le Roi Albert II l'a décoré de la « Médaille commémorative pour missions ou opérations à l'étranger » pour les missions humanitaires auxquelles il a pris part (entre autres « Silverback » à Kigali avec le colonel Avi. Van Eeckhout en 1994. Il a également assuré avec grand succès « son soutien logistique » au détachement belge et international pendant le "Airlift Rodeo 1994", à McChord AFB USA.

Quand, au début des années 90, le Col. Avi. "Jo" Huybens, alors commandant du 15e Wing voulut y établir un centre de documentation, Raymond était donc son adjudant de corps. Il fut l'un des co-fondateurs de "notre DAKOTA" et est devenu notre secrétaire jusqu'au 30/04/99. Ensuite, il est toujours resté un membre très apprécié du conseil d'administration. Nous pouvions compter régulièrement sur ses idées, son soutien et sa coopération. Merci, Raymond, pour ton sourire toujours optimiste, tes nombreuses années de dévouement et ton amitié.



Het nieuwe jaar 2016 werd nochtans goed ingezet

Op maandag 4 januari hebben wij al onze effectieve leden vergast op een eenvoudige "Nieuwjaars Kaas en wijn". Na de traditionele wensen voor geluk en voorspoed werden tijdens deze gezellige en informele bijeenkomst de medewerkers bedankt voor hun realisaties van 2015 en werden er plannen voor 2016 gesmeed en besproken.

L'année 2016 avait pourtant bien débuté

Le lundi 4 janvier nous avons offert à tous nos membres actifs un simple « fromage et vin de Nouvel An ». Pendant cette réunion informelle et chaleureuse, et après les traditionnels vœux de bonheur et de prospérité, on a remercié nos volontaires pour leurs réalisations en 2015 et les plans pour 2016 ont été proposés et commentariés.



Algemene Vergadering 2016

Op maandag 22 februari vond onze jaarlijkse statutaire Algemene Vergadering plaats.

In 2015 telden wij 458 betalende leden, +/- 10% minder dan in 2014 (voornamelijk te wijten aan verminderde "ledenwerving" door 20 à 25% minder groepsbezoeken wegens verhoogde veiligheid na de IS aanslagen in Parijs en Verviers). Bovendien zijn er 22 leden 15 Wing die een verminderde bijdrage betalen (€ 5) om een digitale versie van Dakota News te ontvangen.

In 2015 betreurden wij het overlijden van Chris De Rijbel, en verwelkomden wij André Thonon als nieuwe vrijwillige medewerker. Wij blijven dus met 37 effectieve leden.

Er waren geen heel grote eenmalige kosten, en de initiële verkoop van het NI-talig FATAc boek viel enorm mee. Daardoor blijft onze financiële situatie, ondanks tegenvallende ontvangsten, toch heel gezond, en kunnen wij de lidgelden behouden op 15 en 5 Euro.

Assemblée générale annuelle 2016

Lundi, 22 février, notre assemblée générale statutaire annuelle a eu lieu.

En 2015, nous comptons 458 membres payants, +/- 10% de moins qu'en 2014 (principalement causé par une "campagne de recrutement" réduite en raison d'une réduction de 20 à 25% des visites de groupe en raison de l'augmentation du niveau de sécurité après les attentats à Paris et à Verviers). En outre, il y a 22 membres du 15 Wing qui paient une contribution réduite (5 €) pour recevoir la version numérique du Dakota News.

En 2015 nous avons déploré la mort de Chris De Rijbel, et nous avons accueilli André Thonon comme nouveau volontaire. Nous continuons donc avec 37 membres actifs. Il n'y a pas eu de très grandes dépenses ponctuelles, et les ventes initiales du livre FATAc ont très bien réussi. Ainsi, notre situation financière reste très saine, malgré les pertes de recettes et nous pouvons garder les frais d'adhésion à 15 et 5 Euros.

Restore Dakota

Cockpit DC3

Op 17 december kregen wij het bezoek van Frans Declerck en Eddy Campers, die als vrijwillige medewerker in het Stampe en Vertongen Museum in Deurne meewerkt aan het behoud van de legendarische tweedekker SV-4b, waarop velen van ons nog vlogen tijdens onze opleiding. Uit sympathie voor het Dakota museum en zijn enthousiaste medewerkers had Eddy ons al heel wat onderdelen (o.a. radio's en de vleugeltip uit een DC-3 van DAT) geschonken voor de restauratie van onze DC-3.

Restore Dakota

Cockpit DC3

Le 17 décembre, nous avons reçu la visite de Frans Declerck et d'Eddy Campers qui, comme bénévoles au Musée Stampe et Vertongen à Deurne participent à la conservation du SV-4b, biplan légendaire, dans lequel beaucoup d'entre nous ont commencé notre formation. Par sympathie pour le musée Dakota et son personnel enthousiaste, Eddy nous avait déjà procuré beaucoup de composants (entre autres radios, et l'aile d'un DC-3 DAT) pour la restauration de notre DC-3.



Ce jour, il nous a fourni bon nombre d'éléments que Carl Hermans et Paul De Landtsheer, membres de notre "Restore Team", transformeront en un «mock-up» complet d'un poste de pilotage DC-3 que nous exposerons, tout comme celui du C-119, dans notre musée. Ces objets viennent en grande partie de l'OT-CNB / K-4 qui, après son dernier vol, a été "stocké" à Koksijde pendant un certain temps. Il avait obtenu le pare-brise, le tableau de bord et un siège de pilote de la DAT, où il travaillait. La colonne de direction et le second siège du pilote viennent d'un DC-3 britannique.

Nu bezorgde hij ons heel wat onderdelen die Carl Hermans en Paul De Landtsheer, leden van ons "Restore Team" zullen omvormen tot een complete "mock-up" van een DC-3 cockpit die we, zoals die van de C-119, in ons museum ten toon zullen stellen.

Die onderdelen kwamen grotendeels van de OT-CNB / K-4 die na zijn "uit dienst neming" een tijdje in Koksijde "gestockeerd" stond. Het windscherm, het instrumentenbord en een pilootenstoel kreeg hij ooit via DAT, waar hij werkte, en de stuurkolom en de tweede pilootenstoel kwam van een Engelse DC-3.

Pembroke

De herstellingen van het interieur en het waterdicht maken vorderen goed. Men wacht op de weersverbetering om de externe schilderwerken aan te pakken. Zou moeten klaar zijn tegen juni 2016.



Pembroke

Les réparations à l'intérieur et l'imperméabilisation progressent bien. On attend une amélioration du temps pour débiter la peinture extérieure. Il devrait être prêt d'ici Juin 2016.

Onze DC-3 een filmset?

Op woensdag 16 maart werd onze DC-3 en de onmiddellijke omgeving het essentiële decor voor een promotiefilmpje voor Starbrook Chocolate Company & Starwick, waarin enkele medewerkers van ons "Restore Team" (Wilfried Vandyck en André Thonon) ook



een overtuigende figurantenrol speelden. De video marketing advisor was Tom Van Gaever, die ook al betrokken was bij het filmproject dat studenten van MAD faculty Genk (Luca group/ Universiteit Leuven faculteit kunsten) in maart 2014 rond "onze DC-3" hadden mogen maken over kunstschilder Jaak De Koninck (vooral bekend voor zijn prachtige schilderijen met DC-3 Dakota's die de dozen en de verpakkingen van de chocolade "Starbrook Airlines" sieren).

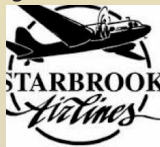
Na de opnames opende Wilfried onze DC-3 voor de kunstenaar Jaak De Koninck en de andere geïnteresseerden en bracht de volledige "crew" een erg gesmaakt bezoek aan ons centrum.

Notre DC-3 un plateau de cinéma?

Le mercredi 16 mars notre DC-3 et son

voisinage immédiat formaient la toile de fond essentielle d'une vidéo promotionnelle, enregistrée pour Starbrook Chocolate Company & Starwick dans laquelle quelques volontaires de notre "Restore Team" (Wilfried Vandyck et André Thonon) ont également joué un rôle convaincant. Le conseiller en marketing vidéo en était Tom Van Gaever, déjà impliqué dans le projet du film que les étudiants de la faculté MAD de Genk (groupe Luca / Université Louvain- Faculté des arts) avaient réalisé en mars 2014 et dont le sujet était « notre DC-3 » et l'artiste Jaak De Koninck (mieux connu pour ses beaux dessins de DC-3 Dakota, ornant les boîtes et les emballages du chocolat "Starbrook Airlines").

Wij wachten met spanning het resultaat van dit "partnerschap" af...



Après les prises de vue, Wilfried a ouvert notre DC-3 à l'artiste Jaak De Koninck et aux autres intéressés, et puis tout l'«équipage» a effectué une visite très appréciée de notre centre. Nous attendons avec impatience le résultat de ce "partenariat"

De VZW Dakota dankt:

Belgian Air Force Ladies Club: voor de gift van 50 euro ter gelegenheid van hun Kerstthé op 8 december 2015.

Karel Vervoort: die ons twee schilderijen "Manna uit de hemel" schonk, destijds gekocht in het Nationaal museum te Niamey.

Personnel en CO van 21 Smd voor het mooie schaalmodel van de A321 die een mooi plaatsje krijgt in onze tentoonstellingsruimte. Kol b.d. Denis "Pike" Gysemans, stichter van KVOO Leuven, gewezen Attaché Londen en Stafchef AMF van Jun 83 tot Sep 87, schonk ons, na het bezoek van 16 februari:

Een originele nota van 31 juli 1941 van Be Atta Mil op Eaton Square SW 1 in Londen met de verdelingslijst van de brochure "The Prisoner at Laeken" van Emile Cammaerts aan de Belgische piloten in de R.A.F. (waarin wij enkele namen herkenden, o.a. Jean De Selys Longchamps die het Gestapo HQ op de Louisalaan in Brussel mitrilleerde op 20/01/43).

Een origineel exemplaar van "L'Essor du Congo" van 14 juli 1960, met interessante artikels/tijdsbeeld over de lokale situatie/onlusten juist na de "Indépendance".

Crest hem overhandigd bij zijn vertrek als Stafchef AMF



L'ASBL DAKOTA remercie:

Belgian Air Force Ladies Club: pour le don de 50 € à l'occasion de leur "Thé de Noël" du 08 Décembre.

Karel Vervoort: qui nous a donné deux tableaux "Manne du ciel" qu'il avait acheté jadis dans le Musée national de Niamey.

Le Personnel et le CO de la 21ème Escadrille pour la belle maquette de l'A321 qui recevra une belle place dans notre espace d'exposition.

Colonel e.r. Denis "Pike" Gysemans, fondateur du KVOO de Louvain, ancien Attaché à Londres et chef d'état-major de l'AMF de juin 83 à septembre 87, qui nous a donné, après sa visite du 16 février:

Une note originale du 31 juillet 1941 de l'Atta Mil Be à Eaton Square, London SW1, avec la liste de distribution de la brochure "The Prisoner at Laeken" d'Emile Cammaerts aux

pilotes belges de le R.A.F. (dont nous reconnaissons certains noms, entre autres, Jean de Selys Longchamps, célèbre pour l'audacieux mitraillage du siège de la Gestapo, sur l'Avenue Louise à Bruxelles le 20 janvier 1943

Un exemplaire original de "L'Essor du Congo" du 14 juillet 1960, avec des articles intéressants donnant une bonne image de la situation locale générale et des émeutes qui régnaient au Congo juste après "l'Indépendance".

Le « Crest » qu'il a reçu lors de son départ comme chef d'état-major AMF.

**Volgende de groepen lieten zich niet afschrikken door verhoogde veiligheidsprocedures, waarvoor onze dank:
Groupes qui ne se sont pas laissés décourager par les procédures de sécurité accrue,
et que nous remercions pour leur visite:**

19/12 Serge Van Heertum, Chief Editor SBAP (+/- 30)

11/02 Comité 51 (+/- 20)

16/02 KVOO Leuven (+/- 50)

22/02 Groep Wittebols (+/- 20)

10/03 Koperen Passer Artevelde (+/- 30)

14/03 NEOS Londerzeel (+/- 40)

17/03 TSM Senioren Machelen (+/- 35)

17/03 Aero Para Club der Kempen (+/- 18)

21/03 Stedelijk Museum Meir (+/- 20)

...

Het European Air Transport Command (EATC) een baken voor "Pooling and Sharing" in Europa

L'European Air Transport Command (EATC) une balise pour le « Pooling and Sharing » en Europe



Tekst opgesteld in nauwe samenwerking met Kolonel Vlieger Mike De Coninck

Nu Europa veel kritiek krijgt en de landen meer en meer de nationale toer opgaan, is het zeker nuttig de aandacht te vestigen op een succes verhaal in het kader van de Europese Defensie. In dit artikel zullen we het hebben over het European Air Transport Command (EATC) waarin België en de 15 Wing, van bij de opstart, een grote rol gespeeld hebben.

Het begin

Na de mislukking van het European Airlift Center (EAC) – een voorgaand initiatief, eveneens in Eindhoven gelegen – omdat de deelnemende landen niet bereid werden gevonden om de nodige bevoegdheden af te staan, ondertekenden in 2006 de vier deelnemende landen (België, Frankrijk, Duitsland en Nederland) de Letter of Intent (Intentieverklaring) om een European Air Transport Command (EATC) op te richten. Een team (Implementation Team – IMT) belast met de uitvoering van deze beslissing werd samengesteld en had als opdracht, vanuit Beauvechain, de oprichting van het EATC voor te bereiden. Vier jaren gevuld met nationale en internationale uitdagingen gaven de aanloop naar de uiteindelijke voorstelling van de EATC-organisatie. Die was

Texte rédigé en étroite collaboration avec le Colonel Aviateur Mike De Coninck

Alors que l'Europe est souvent critiquée et que les pays prennent un tournant de plus en plus nationaliste, il est certainement intéressant d'attirer l'attention sur une histoire à succès dans le cadre de la Défense Européenne. Cet article va traiter de l'« European Air Transport Command (EATC) » dans lequel la Belgique et le 15 Wing ont, dès le départ joué un grand rôle.

Le début

Après l'échec de l'European Airlift Center (EAC) – une précédente initiative située aussi à Eindhoven- parce que parmi les pays participants la volonté de transférer les compétences nécessaires n'a pas été trouvée, les quatre pays participants (Allemagne, Belgique, France et les Pays-Bas) ont signé en 2006 une « Letter of Intent » (Déclaration d'intention) pour créer un European Air Transport Command (EATC). Un team chargé de l'implémentation de cette décision (Implementation Team – IMT) a été constitué avec comme mission de préparer la création de l'EATC à partir de Beauvechain. Quatre années pleines de défis nationaux et internationaux ont enfin abouti à la présentation de l'organisation de l'EATC. Cette organisation a été construite sur base de processus et de procédures communs



gebouwd op basis van gezamenlijke processen en procedures, de daaruit voortvloeiende nodige capaciteit, de opbouw van een personeelsbestand (Peacetime Establishment (PE)) en de invulling ervan door de vier deelnemers. Toen eindelijk de politieke beslissing genomen werd over de definitieve locatie, werd de Technische Overeenkomst (Technical Agreement -TA) als tijdelijk juridisch kader bekrachtigd en werd het EATC op 01 september 2010 geïnstalleerd in Eindhoven. Hoewel het Groot Hertogdom Luxemburg nog geen luchttransportmiddelen ter beschikking kan stellen is het sinds 22 november 2012 ook ondertekenaar van de TA en dus een volwaardige EATC partner. In 2014 voegden zich nog twee belangrijke landen bij het EATC, namelijk Spanje op 3 juli en Italië op 4 december van dat jaar. Als gevolg van deze uitbreiding zal het EATC vanaf 2016 operationele controle hebben over ongeveer 75 % van de beschikbare luchttransportmiddelen in Europa.

Opdracht en Werking

Het EATC is opgericht met als hoofddoel het integreren in één commando van alle relevante nationale verantwoordelijkheden en personeel, om gezamenlijk de voorbereiding en de uitvoering van gecombineerde luchttransport opdrachten te realiseren. Het betreft hier opdrachten van luchttransport (Air Transport), Air-to-Air Refueling (AAR) en aero-medische evacuatie (Aeromedical Evacuation).

Het gezamenlijk plannen en uitvoeren laat toe om meer middelen vrij te houden om functionele training te organiseren,



het hoofd te bieden aan de vermindering in vliegreizen en toestellen (het aantal Franse en Duitse C-160's vermindert gestaag) en ten slotte om het uitbesteden (outsourcing) van zendingen te verminderen.

In tegenstelling tot de meeste andere internationale organisaties maakt het EATC integraal deel uit van de nationale commandostructuur van de Deelnemende Landen (Participating Nations – PN) door zich te positioneren als schakel tussen staf en het uitvoerend niveau. Voor België betekent dit tussen de defensiestaf ACOS Ops & Trg – COMOPSAIR en de 15 Wing Luchttransport.

De commandant EATC legt verantwoording af aan het Multinational Air Transport Committee (MATraC) dat bestaat uit vertegenwoordigers van de deelnemende landen op niveau Air Chief van wie hij jaarlijks zijn richtlijnen krijgt (Directive for the Commander).

De commandant EATC heeft de Operationele Controle



pour aboutir à la capacité nécessaire qui en découlait, à la mise au point d'une structure de personnel (Peacetime Establishment (PE)) et à la mise à disposition du personnel par les quatre pays. Quand, enfin, la décision politique sur la localisation définitive a été prise, un accord technique (Technical Agreement -TA) a été mis en œuvre comme cadre juridique temporaire et l'EATC a été installé à Eindhoven le 01 septembre 2010. Même si le Grand-Duché n'a pas encore de moyens de transport aérien à mettre à disposition, il est aussi signataire du TA depuis le 22 novembre 2012 et est donc un partenaire EATC à part entière.

En 2014 deux pays importants ont rejoint l'EATC, l'Espagne le 3 juillet et l'Italie le 4 décembre. En conséquence de cet élargissement, depuis 2016, l'EATC exerce le contrôle opérationnel sur environ 75% des moyens de transport disponibles en Europe.

Mission et Fonctionnement

L'EATC a été créé avec comme objectif principal l'intégration en un seul commandement de toutes les responsabilités et moyens en personnel nationaux pertinents pour réaliser ensemble la préparation et l'exécution des missions combinées de transport aérien. Il s'agit ici de missions de transport aérien (Air Transport), Air-to-Air Refueling (AAR) et d'évacuations aéromédicales (Aeromedical Evacuation).

Le planning et l'exécution en commun permettent de libérer plus de moyens pour organiser l'entraînement fonctionnel, et de faire face à une diminution des heures de vol et des avions (le nombre de C-160 français et allemands diminue régulièrement) et enfin de diminuer le nombre de missions sous-traitées (outsourcing).

Contrairement à la majorité des autres organisations internationales, l'EATC fait intégralement partie de la structure de commandement des nations participantes (Participating Nations – PN) en se positionnant comme échelon entre l'état-major et le niveau d'exécution. Pour la Belgique, ceci signifie entre l'état-major ACOS Ops & Trg – COMOPSAIR et le 15 Wing.

Le commandant de l'EATC rend compte au Multinational Air Transport Committee (MATraC) qui est composé de représentants des nations participantes au niveau Air Chief de qui il reçoit annuellement ses directives (Directive for the Commander).

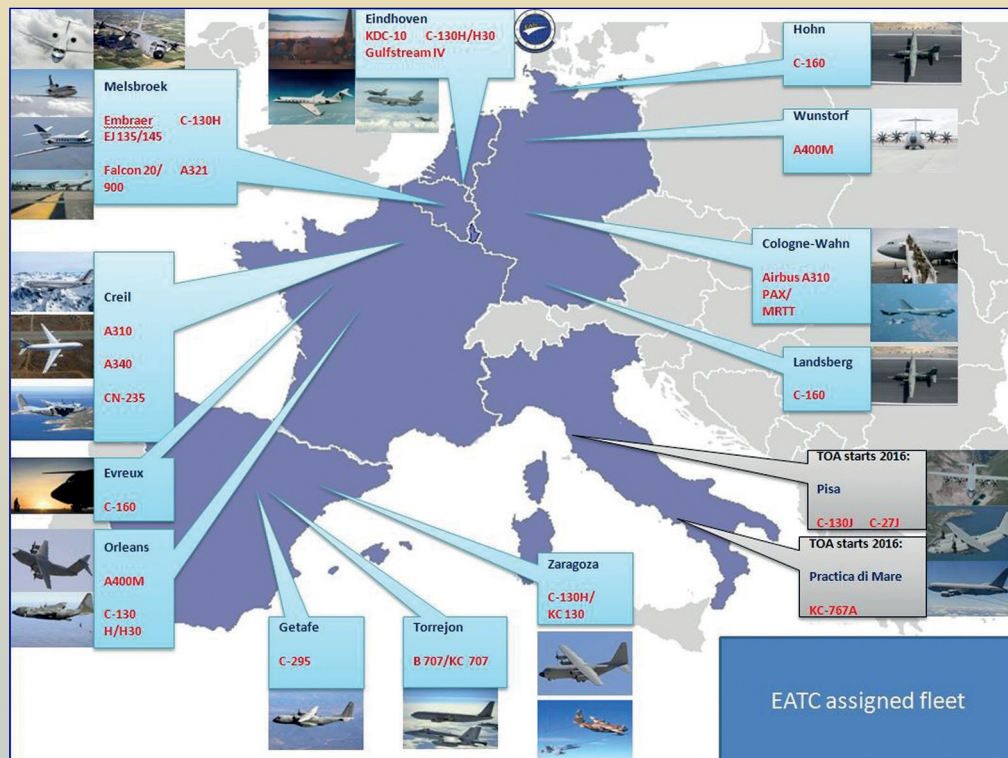
Le Commandant exerce le Contrôle Opérationnel (OPCON) sur le mix d'une vingtaine de types d'avions différents dont des grands avions pour le transport de passagers et de fret (DC10,

(OPCON) over een mix van een twintigtal verschillende types vliegtuigen waaronder grote passagiers- en vrachtvliegtuigen (DC10, A400M, A310/330/340), kleinere passagiersvliegtuigen (Falcon 20, Falcon 900, Embraer 135/145, Gulfstream IV), tankers (KDC10, A310 MRTT, B767) en tactische vliegtuigen (C-130H, C130J, C-160, CASA, SPARTAN). In totaal beschikt het EATC over meer dan 200 vliegtuigen waarvan er een 70-tal dagelijks inzetbaar zijn. Dit is meer dan enige andere nationale Europese militaire vloot.

Momenteel voert hij dus OPCON uit over een 220-tal tactische en niet-tactische luchttransportvliegtuigen van zeven verschillende landen. Dit is een unicum in de Europese geschiedenis.

De soevereiniteit van de landen over hun overgedragen middelen en bevoegdheden wordt echter te allen tijde verzekerd door het mechanisme van terugtrekking van de autoriteit, de Revoke of Transfer of Authority (RTOA). Dit was nodig om de terughoudendheid deel te nemen aan het EATC te verminderen en zelfs te elimineren. Een deelnemend land kan op elk moment, en zonder verantwoording, een RTOA doen op een deel of de hele vloot. Dit is reeds gebeurd in enkele gevallen ten gunste van nationaal gevoelige opdrachten. Vliegtuigen die voor een langere tijd onder OPCON geplaatst worden van een andere organisatie dan EATC, krijgen eveneens een RTOA status. Dit was onder meer het geval voor de permanente Belgische C-130 die tijdens die periode in Kisangani, RDC, aan MONUSCO deelnam.

Bovendien moet bij de planning van toegewezen middelen steeds rekening gehouden worden met nationale beperkingen. Om inbreuken op deze te vermijden heeft elk land een "red card holder" die er op moet toezien dat tegen deze uitzonderingen niet wordt gezondigd, en zo nodig een opdracht, gegeven aan een vliegtuig van zijn land, kan tegenhouden.



A400M, A310/330/340), avions de transport de passagers plus petits (Falcon 20, Falcon 900, Embraer 135/145, Gulfstream IV) de tankers (KDC10, A310 MRTT, B767) et d'avions tactiques (C-130H, C130J, C-160, CASA, SPARTAN). L'EATC dispose au total de plus de 200 avions de transport tactique et non tactique dont une septantaine peut être mise en œuvre quotidiennement, donc plus que chaque autre flotte nationale au niveau européen. Il exerce ainsi actuellement l'OPCON sur plus de 220 avions de transport tactique et non tactique de sept nations différentes. Ceci est un cas unique dans l'histoire de l'Europe.

La souveraineté des pays sur les moyens transférés et leurs attributions est toutefois garantie à tout moment par le mécanisme de retrait de l'autorité, le Revoke of Transfer of Authority (RTOA). Ceci était nécessaire pour diminuer la réticence des pays à participer à l'EATC et même tout simplement afin d'éviter de faire capoter le projet. Un pays participant peut, à tout moment et sans justification, invoquer le RTOA sur une partie ou l'ensemble de sa flotte. C'est déjà arrivé dans quelques cas au profit de missions nationales sensibles. Des avions transférés pour une plus longue période sous OPCON d'une autre organisation que l'EATC, bénéficient aussi du statut RTOA. C'était entre-autre le cas du C-130 belge permanent qui pendant une période a participé à la MONUSCO à Kisangani, RDC.



De plus, lors de chaque transfert de moyens, il faut toujours tenir compte de restrictions nationales. Pour éviter toute transgression, chaque pays dispose d'un « red card holder » qui doit assurer le respect de ces limitations et qui, en cas de non-respect, peut donc refuser une mission donnée à un avion de son pays.

Organisatie

In het EATC zijn er 214 personeelsfuncties waarbij enkel de hoogste functies roteren tussen de landen, de overige zijn permanent toegewezen. Om de multinationale samenwerking zo efficiënt mogelijk te maken wordt de organisatie permanent geëvalueerd en zijn er reeds diverse aanpassingen doorgevoerd. Het concept steunt op drie van elkaar afhankende pijlers: de operationele pijler (Operational Division), de functionele pijler (Functional Division) en de steun pijler (Policy&Support Division).

De opdrachten van de Operational Division zijn in principe nogal eenvoudig. Ze behandelen de aanvragen – Air Transport Request (ATR) – voor luchttransport van de klanten (naties/eenheden), plannen de meest efficiënte manier om de opdracht uit te voeren, duiden (tasken) vervolgens de eenheid en type vliegtuig aan, controleren vervolgens 24/7 de uitvoering van de zending en stellen de rapportering op. Natuurlijk kent dit proces vele uitdagingen gezien de grote verscheidenheid aan opdrachten, middelen, nationale regelgevingen en caveats, en beperkingen op gebied van diplomatieke toelatingen.

Organisation

L'EATC compte 214 fonctions dont seules les plus hautes font l'objet de rotations entre les pays, les autres sont attribuées de manière permanente. Pour que la collaboration multinationale soit aussi efficace que possible, l'organisation est évaluée de manière permanente et diverses adaptations ont déjà été effectuées.

Le concept repose sur trois piliers interdépendants : le pilier opérationnel (Operational Division), le pilier fonctionnel (Functional Division) et le pilier support (Policy&Support Division).

Les missions de l'Operational Division sont par principe assez simples. Elle traite les demandes de transport aérien – Air Transport Request (ATR) – des clients (nations/unités), programme la manière la plus efficace de réaliser la mission, désigne (tasking) ensuite l'unité et le type d'avion, contrôle ensuite 24/7 l'exécution de la mission et rédige le compte-rendu. Ce processus comprend évidemment beaucoup de défis vu la grande diversité des missions, des moyens, des réglementations et restrictions nationales et des limitations en matière d'autorisations diplomatiques.



De Functional Division staat in voor de multinationale harmonisering op gebied van training, regelgeving en logistieke ondersteuning. Het geeft het EATC de fundering om gemeenschappelijke doctrines, standaarden en beleid te ontwikkelen in de diverse aspecten van het luchttransport. Het is de bedoeling dat het EATC zich hierdoor zal ontwikkelen tot een kennis- en expertisecentrum met betrekking tot interoperabiliteit en standaardisatie van het militair luchttransport, en als zodanig erkend te worden. De functionele pijler is dus het deel van de organisatie waar op langere termijn grote kansen liggen om aanzienlijke besparingen voor de landen te behalen.

Policy& Support Division werd onlangs opgericht en groepeerd in feite alle staf secties en diensten, uitgezonderd Protocol, met de Algemene Steun (General Support) diensten.

La Functional Division est responsable de l'harmonisation multinationale en matière d'entraînement, de réglementation et de support logistique. Elle donne à l'EATC la base pour développer des doctrines, standards et politiques communs dans les différents aspects du transport aérien. L'objectif de l'EATC est ici de se développer comme un centre de connaissance et d'expertise en matière d'interopérabilité et standardisation du transport aérien militaire et être reconnu comme tel. Le pilier fonctionnel est donc le domaine de l'organisation par lequel il y a de grandes chances pour pouvoir effectuer des économies d'échelle pour les pays.

La Policy& Support Division a été créée dernièrement et regroupe en fait toutes les fonctions de staff et services, à l'exception du Protocol, avec les services du support général (General Support).

Bereikte resultaten

Op operationeel vlak kan het EATC na 5 jaren cijfers voorleggen die duidelijk aantonen dat de capaciteit niet alleen effectief wordt ingezet maar vooral efficiënter, dit wil zeggen met minder vluchten zonder lading en een fel toegenomen uitwisseling van vliegreun tussen de partners. Op het gebied van aero-medische evacuaties heeft het EATC aangetoond zeer reactief te zijn en is de nood aan uitbesteding (outsourcing) verdwenen.

Zo werden in 2014 niet minder dan 7500 vluchten gecontroleerd



door het EATC, met een totaal van over 45,000 vluchten en werden er 280,000 passagiers en 19,000 ton vracht vervoerd. In datzelfde jaar is het Aeromedical Evacuation Control Centre (AECC) van het EATC er in geslaagd 1.126 patiënten te evacueren uit 68 landen van over de ganse wereld.

Ook op het gebied van training werden, en worden, er belangrijke stappen genomen. In samenwerking met het European Defense Agency (EDA) werd, in het kader van het European Air Transport Fleet (EATF) initiatief, met de expertise van het EATC het European Air Transport Training (EATT) programma opgezet waarvan de eerste oefening plaatsvond in 2012 in Zaragoza (SP). Sindsdien worden deze oefeningen, die als doel hebben de interoperabiliteit van de gebruikers van tactische transportmiddelen te verbeteren tijdens operaties en training door het uitwerken van standaard procedures, jaarlijks georganiseerd. De successen van deze EATT's hebben in 2015 geleid tot het organiseren van meer complexe multinationale oefeningen namelijk de European Advanced Airlift Tactical Training Course (EAATTC) waarin alle aspecten van tactische transport opdrachten bij dag en nacht, en in een vijandige

Résultats - Réalisations

Au niveau opérationnel, l'EATC peut, après 5 ans, présenter des chiffres qui prouvent clairement que la capacité n'a pas seulement été mise en œuvre de manière efficace mais surtout plus efficiente. Ceci veut dire avec moins de vols sans charge utile et un échange d'heures de vol entre partenaires en croissance prononcée. En matière d'évacuation aéromédicale, l'EATC a prouvé être très réactif et le besoin de sous-traitance (outsourcing) a disparu.

C'est ainsi qu'en 2014, l'EATC a contrôlé pas moins de 7.500 vols avec un total de plus de 45.000 heures de vol et 280.000 passagers ainsi que 19.000 tonnes de fret ont été transportés. La même année, l'Aeromedical Evacuation Control Centre (AECC) de l'EATC a réussi l'évacuation de 1.126 patients depuis 68 pays dans le monde entier.

Des mesures importantes ont aussi été prises en matière d'entraînement. Le programme European Air Transport Training (EATT) a été mis en œuvre en coopération avec l'European Defense Agency (EDA) ¹ dans le cadre de l'initiative European Air Transport Fleet (EATF) et ce, avec l'expertise de l'EATC. Le premier exercice s'est déroulé à Saragosse (SP) en 2012. Les objectifs de ces exercices sont d'améliorer l'interopérabilité des utilisateurs de moyens de transport tactique durant les opérations et l'entraînement par l'élaboration de procédures standard. Ils ont lieu annuellement. Le succès de ces EATT a conduit à l'organisation d'exercices multinationaux plus complexes, à savoir les European Advanced Airlift Tactical Training Courses (EAATTC), lors desquels tous les aspects des missions de transport tactique sont exercés de jour comme de nuit et en environnement ennemi.

Mentionnons enfin que nous avons débuté l'European Air-to-Air Refueling Training (EART) en 2014 pour arriver à une interopérabilité semblable en matière d'avions tanker.

Au niveau fonctionnel nous avons obtenus de bons résultats, e.a l'harmonisation de la réglementation en matière vol et de périodes de repos, la convention en vue d'accorder des autorisations diplomatiques permanentes pour tous les vols dans l'espace aérien EATC, l'élaboration de procédures standardisées pour le transport aérien d'oxygène liquide, la rédaction des documents nécessaires en matière de fret de produits dangereux et l'harmonisation de procédures pour le parachutage tant du personnel que du matériel.

L'EATC est aussi étroitement concerné par l'introduction du nouvel Airbus A400M dans les forces armées belges, luxembourgeoises, allemandes et françaises. Il a reçu quelques responsabilités claires en la matière. L'intention ici est d'élaborer des concepts communs pour le nouvel avion.

Conclusion

Il est un fait que la création de l'EATC est une « success story ». Il n'est pas possible, et probablement pas nécessaire pour beaucoup de nos lecteurs d'approfondir les nombreux domaines dans lesquels l'EATC est impliqué. Pour ceux, qui cependant veulent en savoir plus, je peux vous diriger vers le très beau site web de l'EATC (www.eatc-mil.com) où vous pouvez non seulement en savoir plus, mais y trouver aussi de magnifiques photos et vidéos.

omgeving, inge oefend worden.

Tot slotte vermelden we nog dat in 2014 de European Air-to-Air Refueling Training (EART) gestart werd om een gelijkaardige interoperabiliteit voor tankervliegtuigen te bereiken.

Op functioneel gebied werden mooie resultaten geboekt met o.a. de harmonisering van de reglementering betreffende de vlucht- en rusttijden, de overeenkomst om staande diplomatieke toelatingen te verlenen voor alle vluchten binnen het EATC luchtruim, de ontwikkeling van standaard procedures voor luchttransport van vloeibaar zuurstof, het opmaken van noodzakelijke documenten voor vrachtvervoer van gevaarlijke producten en de harmonisering van procedures voor parachutages van zowel personeel als materieel.

EATC is eveneens nauw betrokken, en heeft een aantal duidelijke verantwoordelijkheden gekregen, bij de introductie van de nieuwe Airbus A400M bij de Belgische, Luxemburgse, Duitse en Franse strijdkrachten. Zo is het de bedoeling gemeenschappelijk gebruikskoncepten uit te werken voor het nieuwe toestel.

Besluit

Het is een feit dat de oprichting van het EATC een succes verhaal is. Het is niet mogelijk, en waarschijnlijk ook niet nodig voor veel van onze lezers, om de vele domeinen waarin het EATC betrokken is, verder in detail te behandelen. Voor deze die er toch echter meer van willen weten kan ik doorverwijzen naar de zeer mooie website van het EATC (www.eatc-mil.com) waar je niet alleen meer kan te weten komen, maar eveneens prachtige foto's en video's kan vinden.

Slotbeschouwingen van Kolonel Vlieger De Coninck

Hij was sinds september 2008 betrokken bij de oprichting van het EATC, eerst als lid van de Implementation Team (IMT) en, na de oprichting van het EATC in september 2010 in Eindhoven, achtereenvolgens als hoofd van de functionele en operationele divisie. Hij was ook Senior National Representative (SNR) voor België tot 1 april 2016.



"Ik beschouw mij als zeer gelukkig deel te mogen uitmaken van deze unieke organisatie die, het mag gezegd worden, pionierswerk levert in Europa. Dat gevoel wordt gedeeld met een meerderheid van mijn collega's. En toch botsen we nog zeer regelmatig tegen een aantal frustraties. Onze grootste uitdaging is en blijft de verwachting naar een diepere integratie in de nationale structuren en de erkenning door alle niveaus, van defensiestaf tot de uitvoerder. Dit vereist een mentaliteitsverandering bij alle relevante spelers in het veld van het militair luchttransport. De nationale reflexen die wij nog te dikwijls observeren blijven een hindernis voor nog grotere efficiëntie bij de inzet van de ons toevertrouwde middelen. Alhoewel al heel wat gerealiseerd is op gebied van harmonisatie, is er nog veel ruimte voor een diepere en meer gestructureerde integratie tussen de EATC landen.

Het EATC is niet alleen een politiek middel om te streven naar een Europese politieke unie maar vooral een blauwdruk voor een solide Europese defensiebeleid. Er is geen weg terug, mislukken is geen optie en het is de garantie voor het voortbestaan van een geloofwaardig instrument".



Considérations finales du Colonel Aviateur De Coninck

Il était concerné par la création de l'EATC depuis 2008, d'abord comme membre de l'Implementation Team (IMT) et ensuite, après la création de l'EATC en septembre 2010 à Eindhoven, successivement comme chef de la division fonctionnelle puis opérationnelle. Il est aussi le Senior National Representative (SNR) pour la Belgique jusqu'au 1 avril 2016.

"Je me considère comme très heureux d'avoir pu faire partie de cette organisation unique qui, on peut le dire, fournit un travail de pionnier en Europe. Ce sentiment est partagé par une majorité de mes collègues. Et pourtant, nous nous confrontons encore très régulièrement à un nombre de frustrations. Notre plus grand défi est et reste notre attente d'une plus grande intégration dans les structures nationales et la reconnaissance par tous les niveaux, depuis l'état-major jusqu'au niveau exécution. Ceci nécessite un changement de mentalité de tous les acteurs concernés en matière de transport aérien militaire. Les réflexes nationaux que nous observons encore trop souvent restent un obstacle vers une plus grande efficacité dans la mise des moyens qui nous sont attribués. Même si les réalisations en matière d'harmonisation sont nombreuses, il y a encore beaucoup d'espace pour une plus grande intégration structurelle entre les nations EATC.

L'EATC n'est pas uniquement un moyen politique pour arriver à une plus grande intégration politique européenne mais est surtout un schéma directeur pour une défense européenne solide. Il n'y pas de chemin de retour, l'échec n'est pas une option et c'est la garantie pour la survie d'un instrument crédible".

Opdrachten naar de Belgisch kolonies (1950 - 1960)

Missions dans les colonies belges (1950 - 1960)

Door Jef Verlaak

Par Jef Verlaak

Thee met mieren in Aoulef (Sahara, Algerije)

Bij vluchten naar Belgisch Kongo werd, vooral door de C-119 Flying Boxcar vliegtuigen, meestal dezelfde vluchtroute gevolgd: Brussel-Algiers-Niamey-Douala-Leopolstad-Kamina. Soms werd hiervan afgeweken en kwamen er landingsplaatsen bij zoals: El Golea, Aoulef en Adrar. Aoulef was een van de meest opvallende en moeilijke landingsplaatsen in de Sahara. Er was geen verharde piste, landen en opstijgen gebeurde op een zandige rechte baan vol kuilen die afgebakend was met witte boordstenen. Na een zandstorm was alleen nog een deel van de witte boordpalen zichtbaar!

Na de landing brachten twee inlanders in plaatselijke kledij, afkomstig uit de naburige oase, met kamelen de nodige brandstof en olie in vaten tot bij het vliegtuig.

Op een keer werden we tijdens de "refuelling" door een enthousiaste Fransman ontvangen. Hij nodigde ons uit in een soort bunker die door de steeds terugkerende zandstormen voor 1/4 was bedolven. Binnen maakte hij warme thee en bood ons een tas aan. Wanneer hij met de suikerpot kwam vroeg hij: "Une ou deux cuillères?" (één of twee lepeltjes?). Tot mijn verbazing merkte ik dat er meerdere woestijnmieren in de pot rond kropen. Eer ik wat bekomen was, lagen er niet alleen twee theelepels suiker in mijn thee maar zag ik er ook nog drie mieren in rondzwemmen. "Oh, ce n'est pas grave" glimlachte de Fransman, wipte met zijn lepel de mieren uit mijn tas en riep vol overtuiging: "A votre santé, messieurs." Aarzelend, maar aangemoedigd door de andere bemanningsleden, dronk ik het brouwsel dan toch maar op. Ongezonder zal het waarschijnlijk niet geweest zijn want gevolgen heb ik er niet van ondervonden.

Vier geiten als bruidschat

Tijdens de talrijke vluchten naar Kongo in de periode 1959-1960 hadden wij vrij veel contacten met Belgen die in de kolonies woonden.

Zo hadden we op zekere dag een ontmoeting met een echtpaar in Usumbura, hoofdplaats van Ruanda-Urundi. De man was afkomstig uit Tienen en zijn echtgenote uit Sint-Truiden. Onze gastheer had een reuzengrote "volière" met daarin een groot aantal inheemse vogels. De vogels werden voor hem in de bergen op een zeventigtal kilometer van Usumbura gevangen door de inboorlingen. "Als jullie nog eens langskomen, breng dan a.u.b. wat Belgische aardappelen mee en als het kan ook nog wat witloof. Twee producten die hier moeilijk te krijgen zijn en als ze dan al te krijgen kosten ze stukken van mensen".

Bij een van de volgende vluchten die ons langs Usumbura zou brengen, brachten we de gevraagde aardappelen en wat

Thé aux fourmilles à Aoulef (Sahara, Algérie)

Lors de missions au Congo belge, essentiellement en C-119 Flying Boxcar, nous suivions la plupart du temps la même trajectoire de vol : Bruxelles-Algers-Niamey-Douala-Léopoldville-Kamina. Il nous arrivait parfois de dévier en ajoutant des points d'atterrissage tels que El Golea, Aoulef et Adrar. Aoulef était un des lieux d'atterrissage les plus particuliers et difficiles du Sahara. Il n'y avait pas de piste en dur, les atterrissages et décollages s'effectuaient sur une piste droite sablonneuse, pleine de trous et délimitées par des pierres blanches. Après une tempête de sable, seule une partie des pierres blanches était encore visible !

Après l'atterrissage, deux autochtones en tenues locales et provenant d'une oasis toute proche, apportaient à dos de chameaux les futs de fuel et l'huile nécessaires jusqu'à l'avion.

Un jour, lors d'un « refuelling », nous fûmes accueillis par un Français enthousiaste. Il nous invita dans une sorte de bunker dont un bon quart était enseveli suite aux tempêtes de sable incessantes. Une fois à l'intérieur, il prépara du thé chaud et nous en offrit une tasse. Tandant le sucrier, il nous demanda « Une ou deux cuillères ? ». Quelle ne fût pas ma stupéfaction de voir plusieurs fourmis du désert ramper dans le pot. A peine remis de cette constatation je découvris non seulement deux cuillères de sucre dans mon thé mais aussi trois fourmis s'y baignant. « Oh, ce n'est pas grave. » me dit le Français en souriant. D'un coup de cuillère, il éjecta les fourmis hors de ma tasse et s'exclama plein d'entrain « A votre santé, messieurs. » Hésitant mais encouragé par les autres membres de l'équipage, je bus donc le mélange. Après tout ce ne devait pas être si nocif pour la santé puisse que je n'en ressentis aucun désagrément par la suite.

Quatre chèvres pour dote

Les nombreux vols effectués au Congo dans les années 1959 - 1960 nous amenèrent à être en contacts fréquents avec les Belges vivant dans les colonies.

C'est ainsi que nous rencontrâmes un couple à Usumbura, place principale au Ruanda-Burundi. L'homme était originaire de Tirlemont et son épouse venait de Saint-Trond.

Notre hôte possédait une immense volière abritant de nombreux oiseaux indigènes. Les autochtones capturaient ces oiseaux pour lui dans des montagnes situées à quelques septante kilomètres de Usumbura. « Lors de votre prochain passage, ramenez-nous s.v.p. des pommes de terre belges et, si possible, quelques chicons. Deux produits difficiles à trouver ici et lorsque c'est le cas, ils coûtent une petite fortune. »

Nous apportâmes pommes de terre et chicons lors d'un vol

witloof mee. Als dank werd onze bemanning door het Belgisch koppel uitgenodigd voor een uitgebreid Belgisch-Afrikaans diner. Na de maaltijd stelde de man voor eens te gaan kijken op welke manier de vogels gevangen werden. We namen plaats in zijn zwarte Mercedes en reden in de richting van de bergen op 70 km daar vandaan. Eenmaal aangekomen werden we voorzichtig rondgeleid en zagen wij hoe de inboorlingen met reuzegrote netten en plakstokken allerlei vogels vingen.

Tijdens een rustperiode stapte ik naar een hut waar ik tegen de lemen muur een korte dikke knuppel, een maniokstamper, zag staan. Toen ik de stok vast nam om hem te bekijken, kwam een jonge zwarte vrouw uit de hut. Zij nam een andere stok en deponeerde een mengsel van maniok en mais in een korte uitgeholde boomstam. Met haar stok verpulverde zij de ingrediënten. Bereidwillig nam ik de andere stok en begon samen met haar ritmisch en elk om beurt, het mengsel in de vijzel verder fijn te stampen.

Het viel mij op dat het meisje mij nog geen enkele keer had aangekeken. We stampden dus nog even verder tot ze plots haar hoofd oprichtte en vriendelijk naar mij glimlachte. Van geen kwaad bewust glimlachte ik vriendelijk terug tot ik plotseling naast mij een luidruchtig geschreeuw hoorde. Onze Belgische gastheer was in een hoogoplopende ruzie met het stamhoofd.

Ik vroeg hem wat er aan de hand was. Hij antwoordde: "Je doet mij hier iets aan. Door maniok te gaan stampen met dat meisje, heb je haar een huwelijksaanzoek gedaan! Zolang zij met neergeslagen ogen bleef staan was er niets aan de hand, maar toen ze je plots vriendelijk aankeek en glimlachte, gaf ze haar antwoord. Haar vader, die hier stamhoofd is, heeft die toestemming gemerkt en gaat akkoord met een huwelijk, maar wil dan ook vier berggeiten als een bruidsschat."

Toen ik zei dat ik die vier berggeiten niet kon geven omdat ik er geen bezat, discussieerde de Belg om de bruidsschat te verminderen tot twee geiten. Omdat zijn dochter voor ons plots maar twee geiten waard was werd het stamhoofd woest.

Toen het echt uit de hand begon te lopen vroeg onze gastheer ons naar de auto te gaan. Als wij er met zijn allen terug inzaten, zou hij de discussie afbreken en zich zo snel mogelijk bij ons voegen en wegrijden. Zo gezegd, zo gedaan. Toen de inboorlingen beseften dat wij er vandoor gingen, stormden ze ons wild schreeuwend achterna. Wij reden weg in een regen van stenen en andere voorwerpen die door de lucht vlogen. Terwijl we van alles achter tegen de wagen hoorden knallen, haalden we opgelucht adem dat we ontsnapt waren. Moraal van het verhaal: stamp nooit maniok met een jong zwart meisje als haar vader in de omgeving is, tenzij je kan beletten dat ze je aankijkt en naar je lacht!



suivant via Usumbura. Pour nous remercier, le couple belge convia notre équipage à un copieux diner belgo-africain. Après le dîner, l'homme nous proposa d'aller assister à la capture des oiseaux. Nous prîmes place dans sa Mercedes noire et roulèrent direction des montagnes à 70 km de là. A notre arrivée nous vîmes, sous bonne escorte, comment les autochtones capturaient toute sorte d'oiseaux avec d'immenses filets et des bâtonnets enduits de colle.

Durant un temps de repos je marchais vers une hutte et y trouvais, posé contre le mur de chaux, un petit pilon à manioc. Lorsque je le pris en main pour le regarder, une jeune femme noire entra dans la hutte. Elle prit un autre pilon et déposa un mélange de manioc et de maïs dans un tronc d'arbre légèrement incurvé. Ensuite elle pila les ingrédients avec son pilon. Bienveillant, je saisis l'autre pilon et continuais de piler avec elle, en rythme et chacun à son tour, le mélange dans le mortier.

Je remarquais que la jeune fille ne m'avait pas encore regardé. Nous continuâmes donc notre travail jusqu'au moment où elle redressa la tête et me sourit gentiment. Ne soupçonnant rien, je lui rendis son sourire quand tout-à-coup j'entendis un hurlement près de moi. Notre hôte belge se querellait bruyamment avec le chef de tribu. Je lui demandais ce qui se passait. Il répondit : « Tu



me mets dans une beau pétrin. En pilant le manioc avec cette jeune fille, tu lui a fait une demande en mariage ! Tant qu'elle gardait les yeux baissés, il n'y avait pas de problème mais en te regardant soudainement avec gentillesse, elle t'a signifié son consentement. Son père, qui est le chef de tribu, a remarqué ce consentement et marque son accord au mariage tout en exigeant une dote s'élevant à quatre chèvres de montagne. »

Comme je déclarais ne pas pouvoir m'acquitter de quatre chèvres étant

donné que je ne les avais pas, le belge entama une discussion afin de réduire la dote à deux chèvres. De son côté, comprenant qu'à nos yeux sa fille ne valait soudain plus que deux chèvres, le chef de tribu devint fou de rage.

Voyant la situation s'envenimer, notre hôte nous enjoint de retourner à la voiture. Lorsque nous y serions installés, il arrêterait la discussion et nous rejoindrait pour démarrer en trombe. Aussitôt dit, aussitôt fait. Lorsque les autochtones réalisèrent que nous prenions la fuite, ils nous poursuivirent à grands cris. Nous partîmes sous une pluie de pierres et objets divers. Malgré le bruit des projectiles sur la voiture nous étions soulagés d'avoir pu nous échapper. La morale de l'histoire : ne pilez jamais du manioc avec une jeune vierge indigène en Afrique lorsque son père est dans les parages, à moins que vous puissiez éviter qu'elle vous regarde et vous sourit !

Een laatste keer op zending

Andre Janssens

December 1998, het zijn de laatste weken van mijn actieve loopbaan bij de Sectie Public Relations van Luchtmacht. Toch word ik nog op zending gestuurd naar Kenia met een dubbele opdracht, één in Lokichogio, waar het 20 Smaldeel tijdens die periode actief is voor het WFP (World Food Programme) en waar de luchtmacht een mobiele ATC-eenheid (Air Traffic Control) heeft ondergebracht, de andere in Nairobi, waar ik een reportage zal maken over het "Home King Baudouin", een opvangcentrum voor verlaten kinderen, dat belangrijke steun krijgt van de 15 Wing.

Een reis met hindernissen

Voor een keer vertrek ik niet met een vliegtuig van de 15 Wing. Een Sabena vlucht zal me via Kigali (Rwanda) naar Nairobi brengen. Het is een redelijk goed gevulde Airbus A-340 die de vlucht verzekert. Toevallig ook aan boord : een

Une dernière mission

André Janssens, trad. M. Mandl

Décembre 1998 : ce sont les dernières semaines de ma carrière à la Section Relations Publiques de la Force Aérienne. Je suis néanmoins encore envoyé au Kenya avec une double mission, un reportage à Lokichogio où la 20e Escadrille opère au profit du WFP (World Food Programme) et où une antenne mobile ATC (Air Traffic Control) de la Force Aérienne a été déployée. Un second reportage doit couvrir à Nairobi le « Home King Baudouin », un centre d'accueil pour enfants abandonnés parrainé par le 15e Wing.

Un voyage à obstacles

Pour une fois, je ne voyage pas avec un avion du 15e Wing. Un vol Sabena m'amène à Nairobi via Kigali (Rwanda). L'Airbus A-340 qui assure le vol est bien rempli. Se trouve également par hasard à bord, une commission d'enquête sous la direction du Colonel Marc D'Espallier. Nous y reviendrons.

Tout se passe normalement, l'atterrissage à Kigali s'effectue à l'heure prévue, les passagers quittent l'avion d'autres montent à bord. L'escale ne doit pas durer plus d'une demi-heure. Mais c'est à ce moment que nous apprenons que la piste de l'aérodrome de Nairobi est fermée. Un Jumbo-jet s'est affaissé au travers de la roue de nez et ne peut être rapidement dégagé de la piste. Nous ne pouvons donc décoller à destination de Nairobi, mais nous apprenons aussi que nous ne pouvons pas rester à Kigali. Entretemps, la nuit est tombée et dans la capitale rwandaise, le couvre-feu est d'application.

L'équipage cherche une solution et décide de se rendre à Entebbe (Ouganda) où nous pourrions atterrir et loger. Il devrait y avoir suffisamment de chambres disponibles dans les alentours de l'aéroport. Mais hélas, à Entebbe, nous sommes accueillis

par une impressionnante force de police et amenés au terminal de l'aéroport. Lorsque tout le monde est entré, les portes sont fermées et plus personne ne peut encore entrer ou sortir. Il est de plus en plus évident que nous allons devoir passer la nuit dans un local sans le moins confort. Il n'y a rien à manger et quelques postes de télévision diffusent une musique assourdissante.

Le personnel de cabine de l'Airbus a distribué le reste du catering (pistolets fourrés) ce qui fait que nous avons quand même mangé quelque chose qui ressemble à un repas du soir.

Le seul endroit où nous pouvons nous reposer, c'est sur le sol.



onderzoekscmissie (olv kolonel d'Espalier), hierover later meer. Alles verloopt voorspoedig, de landing in Kigali gebeurt op het voorziene uur, passagiers stappen uit, andere komen aan boord, het oponthoud zou normaal niet meer dan een half uur in beslag nemen. Maar dan loopt het mis. Blijkt dat de landingsbaan van het vliegveld in Nairobi geblokkeerd is. Een Jumbojet is er door zijn neus wiel gezakt, ligt op de piste en kan niet onmiddellijk verwijderd worden. We kunnen dus niet vertrekken, maar we mogen ook niet in Kigali blijven. Het is ondertussen nacht geworden en in de Rwandese hoofdstad is de avondklok

in voege. De bemanning zoekt naar een oplossing en vindt die tenslotte in Entebbe (Oeganda), waar we wel kunnen landen en overnachten. Er zouden voldoende hotelkamers beschikbaar zijn in de nabijheid van het vliegveld, maar helaas! Op Entebbe worden wij opgewacht door een indrukwekkende politiemacht. Zij begeleidt de passagiers naar het luchthavengebouw. Eens iedereen er binnen is worden de deuren gesloten, niemand kan er nog in of uit. Het is duidelijk dat we hier de nacht zullen doorbrengen in een ruimte zonder het minste comfort, er is niets te eten en een paar tv-toestellen produceren loeiend harde muziek. Gelukkig heeft het cabine personeel van de Airbus de overblijvende catering (belegde broodjes) uitgedeeld, zodat wij toch iets binnen hebben dat op een avondmaal lijkt. De enige plek om wat te kunnen rusten is op de grond. Tot mijn opluchting worden de tv-toestellen uitgezet tijdens de nacht.

Als de dag opkomt horen we gestommel aan de ingang. Onze bewakers openen de deur en laten de plaatselijke agent van Sabena binnen. Hij zorgt voor wat eten en drinken als ontbijt en zal ons op de hoogte houden van de toestand. Rond 10 uur wordt de bemanning naar het toestel gebracht. De landingsbaan van Nairobi is vrijgemaakt en om half elf kunnen we eindelijk opstijgen. Een uurtje later zijn we in de hoofdstad van Kenia.

Internationale hulpverlening

Ik word er opgevangen door de militaire attaché, kolonel Frank Warnier. Zijn staf heeft alles voor mij geregeld : de vluchten naar en van Lokichogio en het bezoek aan Home King Baudouin met de ambassadeur.

Op 9 december in de vroege ochtend word ik met een voertuig van de ambassade naar Wilson Airport gebracht. Van op dit vliegveld, net buiten Nairobi, worden de meeste binnenlandse vluchten uitgevoerd, ook om Safari toeristen naar de wildreservaten te brengen. Ik krijg er een vlucht naar Lokichogio met een vliegtuig van het WFP (World Food Programme), een de Havilland Buffalo. Mee aan boord zijn een tiental NGO-medewerkers en een kleine lading.

De 800 km naar Lokichogio, aan de grens met Soedan (tegenwoordig Zuid Soedan) worden in twee uur overbrugd en we landen op de relatief korte landingsbaan (1900 meter) van het vliegveld. Langs de piste staan grote opslagplaatsen met tienduizenden zakken voedsel. Vijf C-130's, waaronder een van het 20 Smaldeel, staan klaar om hun vracht aan boord te nemen en er mee naar Soedan te vliegen om de voedselhulp te droppen op de voorziene plaatsen.

In het WFP-kamp word ik opgevangen door het ATC-team, bestaande uit acht man. De mobiele controletoren met antennes staat in het kamp, tussen de tenten. Ik vraag hun waarom een



Heureusement que les appareils de télévisions ont été éteints pendant la nuit.

À la levée du jour, nous entendons du remue-ménage à l'entrée. Nos gardes ouvrent la porte et laissent entrer l'agent de la Sabena. Ils nous apportent à boire et à manger pour le déjeuner et il nous tient au courant de la situation.

Vers 10 heures, l'équipage est conduit à l'avion. La piste de Nairobi est dégagée et à 10.30h nous sommes dans les airs. Une heure plus tard, nous atterrissons dans la capitale du Kenya.

L'aide humanitaire internationale

Je suis accueilli par l'Attaché militaire, le Colonel Frank Warnier. Son état-major a tout préparé : les vols à destination de Lokichogio et la visite au Home King Baudouin avec l'ambassadeur.

Le 9 décembre, de bon matin, je suis conduit avec un véhicule de l'ambassade à l'aéroport Wilson. C'est de cet aéroport, en bordure de Nairobi, que décollent la plupart des vols intérieurs



ainsi que les vols qui amènent les touristes vers les parcs à Safari. J'ai un vol vers Lokichogio en avion du WFP, un de Havilland Buffalo. À bord se trouvent également une dizaine de coopérants-ONG et quelques colis.

Les 800 km qui nous séparent de Lokichogio, à la frontière du Soudan (actuellement Sud-Soudan) sont effectués en deux heures et nous atterrissons sur une piste relativement courte (1.900m).

J'aperçois d'importants dépôts avec des dizaines de milliers de sacs de nourriture. Cinq C-130 dont un appareil de la 20e Escadrille sont prêts à être chargés et à amener leur cargaison vers le Soudan afin d'y larguer l'aide alimentaire aux endroits prévus.

Dans le camp WFP, je suis accueilli par le team ATC composé de huit hommes. La tour de contrôle mobile et ses antennes se trouvent dans le camp parmi les tentes. Je leur demande comment il se fait qu'un détachement ATC belge est déployé à Lokichogio. Assez étonnamment, la tour de contrôle se trouve à plusieurs kilomètres de l'aéroport et Loki n'a donc pas vraiment de moyens de contrôle. Les autorités kenyanes se réservent toutefois le droit d'autoriser les décollages et les atterrissages sans contact visuel avec la piste. Par ailleurs, à partir d'une certaine altitude, l'espace aérien au-dessus de Loki tombe sous le contrôle soudanais. Cela entraîne inévitablement des situations conflictuelles entre les deux pays au moment d'autoriser l'atterrissage. Il est arrivé qu'un avion veuille



Belgisch ATC detachement hier terechtkomt. Het heeft er alles mee te maken dat Loki geen eigen controletoren heeft, die staat kilometers van het vliegveld verwijderd. De Keniaanse autoriteiten staan er nochtans op om zelf toelating te geven om op te stijgen en te landen, zonder dat zij visueel contact hebben met de landingsbaan. Maar daarnaast valt Loki vanaf een zekere hoogte onder Soedanese controle. Onvermijdelijk lokt dat meer dan eens onenigheid uit tussen beide landen over wie toelating geeft om te landen. Het gebeurde wel eens dat een vliegtuig wou opstijgen als een ander aan zijn landing bezig was, met soms bijna catastrofale gevolgen. Het WFP vroeg daarom steun aan de VN om te trachten deze uitzichtloze situatie op te lossen. Het werd dus een detachement van de Luchtmacht dat de controles zou waarnemen gedurende vier maand. (augustus-december 1998). WFP vroeg en bekwam een verlenging tot april 1999 (ik meen echter te weten dat het ATC team reeds in februari 1999 werd teruggetrokken, nvdr).

Kenia en Soedan tolereren de aanwezigheid van het ATC team, maar zijn er duidelijk niet blij mee. Vermits ons ATC team geen luchtcontrole mag uitvoeren heeft het van de nood een deugd gemaakt. Onder andere verschillende radiofrequenties van Loki-tower worden beluisterd. Voor noodgevallen is een eigen HF-frequentie beschikbaar. Elk vliegtuig dat hier opstijgt om boven Soedan te opereren wordt gevolgd en gepositioneerd op een speciaal gemaakt bord met kleine magneetjes, dit tot 1000 km (550 miles) diep in Soedan. De magneetjes worden elke 10 minuten verplaatst. Als er zich inbound en outbound traffic op hetzelfde level bevindt worden de boordcommandanten verwittigd per radio, in de hoop dat zij naar de radio luisteren. Bemanningen zijn wel dankbaar als op die manier gevaarlijke situaties worden ontijdnd.

Bij het avondmaal ontmoet ik de crew van het 20 smaldeel. Zij hebben er weer twee rotaties opzitten en hebben zo'n 25 ton levensmiddelen gedropt boven Zuid Soedan. De stemming is enigszins bedrukt, want het onderzoeksteam van kolonel D'Espalier is ondertussen eveneens neergestreken in Loki. Alle aanwezig bemanningsleden worden ondervraagd over het ongeluk bij een voedseldropping in

décoller alors qu'un autre appareil se trouve en phase d'atterrissage avec des conséquences presque catastrophiques. Le WFP a donc été amené à demander l'aide des Nations Unies afin de trouver une solution à cette situation fort problématique. C'est ainsi qu'un détachement de la Force Aérienne a été déployé pendant une période de quatre mois (août à décembre 1998). Le WFP a obtenu une prolongation jusqu'en avril 1999 (il semble toutefois que le team ATC ait déjà été retiré en février 1999, ndlr). Les autorités kenyanes et soudanaises autorisent la présence d'un team ATC, mais en a limité le mode d'action. N'ayant pas été autorisé à assurer le contrôle aérien de l'aérodrome, notre team a essayé de se rendre le plus utile possible. Ils sont notamment à l'écoute des fréquences radio de la tour de Loki. En cas d'urgence, une fréquence HF propre est disponible. Chaque avion qui décolle pour opérer

au-dessus du Soudan est suivi et positionné à l'aide de petites plaquettes sur un tableau magnétique jusqu'à une distance de 1.000 km (550 miles). Les plaquettes sont déplacées toutes les dix minutes. En cas de trafic inbound et outbound se trouvant à la même hauteur, les commandants de bord en sont informés, avec l'espoir qu'ils soient à l'écoute sur la fréquence.

Les équipages sont fort reconnaissants qu'ainsi des situations potentiellement dangereuses puissent être évitées.

Le soir au souper, j'ai l'occasion de rencontrer le crew du C-130 belge. Au cours de la journée, ils ont effectués deux rotations et ont largué quelque 25 tonnes de nourriture au-dessus du Sud-Soudan. L'ambiance est plutôt tendue, car le team d'enquête du Colonel D'Espalier est également arrivé à Loki. Tous les membres d'équipage sont interrogés à propos d'un accident qui s'est passé il y a quelques semaines lors d'un largage au Sud-Soudan.



Une palette s'est écrasée malencontreusement sur une hutte près de la zone de largage, tuant un de ses occupants. Les autorités soudanaises souhaitent connaître les circonstances exactes de l'accident.

Le lendemain, je suis de retour à Nairobi. Ce n'a pas été facile

Zuid Soedan enkele weken geleden. Daarbij kwam een pallet ongelukkig terecht op een hut nabij de droppingzone, een bewoner van de hut werd dodelijk getroffen. De Soedanese autoriteiten willen de juiste omstandigheden van het ongeval kennen.

's Anderendaags keer ik terug naar Nairobi. Het is niet eenvoudig om een plaatsje te bemachtigen op een vlucht naar de hoofdstad, maar uiteindelijk word ik meegenomen met een Cessna-208 Caravan. Alle zitjes zijn bezet en met de lading erbij lijkt het mij dat het toestel te zwaar geladen is. Het duurt een eeuwigheid alvorens het van de grond loskomt en eer het een comfortabele kruishoogte bereikt. Maar de vlucht en de landing op Wilson verlopen probleemloos.

Home King Baudouin, Mukuru

Nog dezelfde dag breng ik een bezoek aan de Belgische ambassade. Er dienen afspraken gemaakt te worden met de ambassadeur voor het bezoek aan de Home King Baudouin, met de overhandiging van een check, gepland voor de volgende dag. Kolonel Warnier heeft alle nodige informatie en belooft me te laten afhalen aan het hotel morgen kort na de middag.

In konvooi rijden we naar Mukuru, een sloppenwijk van Nairobi. Net over de rivier, de Ngong, bevindt zich de home "King Baudouin". We worden er zeer hartelijk ontvangen door de Ierse suster Mary Killeen, die op deze plaats met enkele andere zusters van de "Sisters of Mercy" een schoolje begon, een z.g. "primary school". Om de veiligheid van een tachtigtal weeskinderen te verzekeren bouwden de zusters hier een home met een tiental klassen en twee logeerblokken (meisjes – jongens). Dit werd het "King Baudouin Childrens Home", dat ingewijd werd eind september 1995. De naam werd gekozen door suster Mary omdat zij om verschillende redenen een grote bewondering had voor onze voormalige vorst, vooral omdat hij zich inzette voor het welzijn van kinderen en uitgestoten en omdat hij de vrede wist te bewaren tussen de verschillende bevolkingsgroepen in zijn land – een argument dat goed te verkopen was bij de lokale bevolking, die geregeld geconfronteerd wordt met stamtwisten. Sister Mary loopt over van energie en is een echte spraakwaterfall.

de trouver une place dans un avion à destination de la capitale. Finalement, j'ai pu embarquer dans un Cessna-208 Caravan. Tous les sièges sont occupés et avec la cargaison j'ai l'impression que l'avion est trop chargé. Cela dure une éternité avant que l'appareil ne s'arrache de la piste et n'atteigne une altitude



confortable de croisière. Mais le vol et l'atterrissage à Wilson se déroulent sans problème.

Home King Baudouin, Mukuru

Le même jour, je me rends à l'ambassade belge pour y régler avec l'ambassadeur ma visite au Home King Baudouin et y remettre un chèque dès le lendemain. Le Colonel Warnier a toutes les informations et promet de me faire chercher à l'hôtel peu après midi.

Nous roulons en convoi vers Mukuru, un bidonville en bordure de Nairobi. Le Home King Baudouin se trouve tout juste après la rivière Ngong. Nous sommes chaleureusement accueillis par



Zij neemt ons op sleeptouw langs de verschillende barakken en zo krijgen wij te zien waar de kinderen gelogeed worden, hoe het er aan toegaat in de leslokalen, waar zij hun toilet maken, hoe zij eten en hoe zij hun vrije tijd kunnen besteden. Het ziet



er allemaal zeer verzorgd en proper uit en met de tweede krijg ik meer waardering voor het werk dat hier verzet wordt door enkele vrouwen die het comfort en de luxe van de westerse wereld achter zich hebben gelaten om hier de allerarmsten een sprankeltje hoop op een betere toekomst te bieden. Er wonen nu (december 1998) 120 kinderen permanent in de home, daarnaast komen er dagelijks nog 800 naar de lessen. Al deze kinderen krijgen één maaltijd per dag, gedeeltelijk verzorgd door het World Food Programme. De zusters bewerken ook een moestuin waar zij o.a. wortelen en kool teelten. In een geregeld vleesmenu wordt voorzien door het kweken van konijnen die met een duizendtal samenzitten in één grote barak.

De rol van de 15 Wing

De zusters werken samen met sociale werkers die de kinderen (wezen, verlaten,...) uit de sloppen halen. Vele kinderen zijn er slecht aan toe en hebben hersenletsels of kapotte longen als gevolg van het sterk in gebruik zijnde lijmsnuiven dat het hongergevoel moet onderdrukken. In totaal bezitten de Sisters of Mercy vijf scholen in en rond Nairobi, waar zij meer dan zesduizend kinderen opvangen en te eten geven. Voor hun werkingskosten kunnen zij voor 60% beroep doen op staatssteun van enkele Europese regeringen en een aantal NGO's, de overige 40% moeten zij zelf zien bij mekaar te krijgen. Het is hier dat de 15 Wing in beeld komt. Bemanningen van het 20 Smaldeel maakten dikwijls tussenstops in Nairobi tijdens hun talrijke humanitaire zendingen in Centraal en Oost Afrika.



une Sœur irlandaise, Mary Killeen. Avec d'autres Sœurs de la congrégation « Sisters of Mercy », elle y a démarré une école, une sorte de « primary school ».

Pour assurer la sécurité des quelque 80 orphelins, les Sœurs ont construit un home avec une dizaine de classes et deux blocs de logements (filles et garçons). Le « King Baudouin Childrens Home » a été inauguré fin septembre 1995. La Sœur Mary en a choisi le nom car elle avait une grande admiration pour notre souverain et plus particulièrement parce qu'il se souciait du bien-être des enfants et des déshérités. Et que par ailleurs, le Roi Baudouin était parvenu dans son pays à maintenir la paix entre les différentes communautés, un argument de poids auprès de la population locale confrontée régulièrement à des conflits tribaux.

La Sœur Mary déborde d'énergie. Dans un déluge de paroles, elle nous fait visiter différentes baraques et nous découvrons ainsi les logements des enfants, les locaux de cours, les sanitaires, le réfectoire et les endroits où ils se délassent. Tous ces locaux sont particulièrement soignés et propres. J'ai de plus en plus d'estime pour le travail effectué par quelques femmes qui ont quitté le confort et le luxe du monde occidental afin de donner aux plus démunis un brin d'espoir pour un avenir meilleur. En décembre 1998, 120 enfants habitent en permanence dans le home et les cours sont fréquentés journallement par 800 élèves. Tous ces enfants reçoivent un repas par jour grâce notamment à l'aide du



World Food Programme. Les Sœurs entretiennent un potager pour y cultiver e.a. des carottes et des choux.

La viande est régulièrement au menu grâce à l'élevage d'un millier de lapins rassemblés dans une grande baraque.

Le rôle du 15e Wing

Les Sœurs travaillent en coopération avec des organismes sociaux qui vont chercher les enfants (abandonnés, orphelins...) dans les bidonvilles. De nombreux enfants sont très mal en point. Ils souffrent de traumatismes au cerveau ou de blessures sérieuses aux poumons des suites d'une pratique courante qui consiste en l'inhalation de colle afin d'apaiser la sensation de faim.

Les Sisters of Mercy gèrent cinq écoles dans et aux alentours de Nairobi. Elles accueillent et donnent à manger à plus de six mille enfants. Les frais de fonctionnement sont couverts en partie (60%) grâce à l'aide de quelques gouvernements européens et un certain nombre d'ONG. Les Sœurs doivent se débrouiller pour trouver l'argent nécessaire pour couvrir les 40% restant. C'est ici que le 15e Wing intervient.

Loadmaster C-130 Rik Hollanders kwam via de echtgenote van ambassadeur Nijskens in contact met het home in Mukuru en in augustus 1995 stelde hij voor dat de 15 Wing het peterschap zou opnemen over één van de lopende projecten. De korpscommandant, kolonel Van Eeckhoudt ging hiermee akkoord en adjunct-stafchef van de Luchtmacht, Generaal-majoor De Brouwer gaf de toelating om beschikbare ruimte in naar Kenia vliegende C-130's te gebruiken om hulpgoederen mee te nemen naar Home King Baudouin. Heel wat bruikbare goederen (kleren, schoenen, schoolgerief, onbederfelijk voedsel...) kwamen op die manier terecht bij de noodlijdende kinderen.

De ambassadeur die ik vergezelde op deze decemberdag, de heer Willems, overhandigde een check van 250.000 Ksh (toen 130.000 BEF) aan sister Mary. Dit bedrag vertegenwoordigde

Les équipages de la 20e Escadrille effectuent régulièrement des escales à Nairobi au cours de leurs nombreuses missions humanitaires en Centre Afrique et Afrique de l'Est.

Rik Hollanders, un loadmaster C-130 entra en contact le home de Mukuru via l'épouse de l'Ambassadeur Nijskens. Au mois d'août 1995, il a proposé que le 15e Wing accepte le parrainage d'un des projets en cours. Le Chef de Corps de l'époque, le Colonel Van Eeckhoudt, a marqué son accord et le Général-Major De Brouwer, le chef d'état-major adjoint, a donné l'autorisation pour que l'espace disponible dans les C-130 à destination du Kenya, soit utilisé pour du matériel et des biens au profit du Home King Baudouin.

C'est ainsi que ces biens humanitaires (vêtements, souliers, matériel scolaire, conserves) sont venus en aide à ces enfants dans le besoin.



de opbrengst van de Indian Motorday van de 15 Wing. En of de zusters blij waren met deze gift!

De volgende dag keer ik terug naar België. Ik heb nog net voldoende tijd om mijn bureel leeg te maken en mijn "clearance" te doen. Binnen enkele dagen, net voor Kerstmis, ga ik met pensioen.

Jo Huybens was daarvan op de hoogte en had me al gevraagd om eens binnen te springen bij Dakota....

L'ambassadeur Willems que j'accompagnais en cette journée de décembre a remis un chèque de 250.000 Ksh (soit 130.000 BEF) à la Sister Mary. Cet argent représentait les bénéfices de l'Indian Motorday organisé par le 15e Wing. Les Sœurs étaient bien sûres on ne peut plus heureuses de ce don.

Le lendemain, je reprenais l'avion vers la Belgique. J'ai encore tout juste eu le temps de vider mon bureau et de faire ma « clearance ». Quelques jours plus tard, juste avant la Noël, je suis parti à la pension.

Jo Huybens était au courant et m'avait déjà demandé de passer le voir au Dakota...

Nawoord

Het WFP beëindigde al zijn activiteiten in Lokichogio in augustus 2011, na er twintig jaar aanwezig geweest te zijn (1992 – 2011). Ongeveer 40 droppings werden dagelijks uitgevoerd op meer dan 300 plaatsen in Zuid Soedan en Darfoer, en hierbij werd elke dag tot 700 ton gedropt. Tussen 1992 en 2005 werd 500.000 ton hulpgoederen van Loki overgevlogen naar de noodlijdende gebieden. Het 20 smaldeel heeft hierbij zijn deel gedaan.

De "sisters of Mercy" zijn nog steeds actief in Mukuru met verschillende projecten. De naam "Home King Baudouin" lijkt echter verdwenen.

Sister Mary ontmoette paus Franciscus op 28 november 2015 bij zijn bezoek aan Kenia.

Le mot de la fin

Le WFP a terminé ses activités à Lokichogio au mois d'août 2011 après vingt ans de présence (1992-2011). Près de 40 largages ont été effectués journalièrement à 300 endroits au Sud Soudan et au Darfoer. Journalièrement, jusqu'à 700 tonnes ont été larguées. Entre 1993 et 2005, 500.000 tonnes de biens humanitaires sont partis de Loki vers les régions dans le besoin. La 20e Escadrille a bien fait sa part du travail.

Les « Sisters of Mercy » sont encore toujours actives à Mukuru avec différents projets. Le nom « Home King Baudouin » a toutefois disparu.

La Sœur Mary a rencontré le pape François le 28 novembre

The Atlas story

(17)



Mike Arren

Frankrijk

Op 10 november 2015 verklaarde Luitenant-kolonel Benoit Paillard, Commandant van Escadron de Transport 1/61 "Touraine", dat de Atlas bijna klaar is voor humanitaire zendingen. Kolonel Paillard, die ruim 10 jaar ervaring als transportpiloot heeft en meerdere humanitaire zendingen heeft gevlogen, zegt dat de Atlas met zijn huidige capaciteiten op pistes van 1500 meter kan landen. Nu de Armée de l'Air meer ervaring met dit toestel opdoet verwacht Colonel Paillard dat de Atlas toelating

France

Le 10 novembre 2015 le lieutenant-colonel Benoit Paillard, commandant de l'Escadron de transport 1/61 "Touraine" a déclaré que l'Atlas est pratiquement prêt pour les missions humanitaires. Le colonel Paillard, qui compte plus de 10 ans d'expérience comme pilote de transport et qui a effectué plusieurs expéditions humanitaires affirme que l'Atlas avec ses capacités actuelles est capable de se poser sur des pistes de 1500 mètres. Maintenant que l'Armée de l'Air qui a accumulé



zal krijgen om op pistes van minder dan 1000 meter te landen. Op 22 december werd de achtste Atlas aan Frankrijk geleverd. Atlas MSN031 (Franse immatriculatie F-RBAH) is net als zijn voorganger MSN019 een van de eerste Franse toestellen geschikt voor het droppen van paratroepen vanuit zowel de achterdeuren als vanaf de laadklep achterin het toestel. MSN031, tevens de eerste Franse Atlas die met het infrarood Enhanced Visualisation System is uitgerust werd afgeleverd aan Base Aérienne 123 te Orléans-Bricy waar het vliegtuig het Escadron de Transport 1/61 "Touraine" zal vervoegen.

Verenigd Koninkrijk

Op 23 november verscheen het Strategic Defence and Security Review (SDSR) 2015 waarbij de Britse premier David Cameron de plannen en investeringen voor de Britse strijdkrachten bekend maakte. SDSR 2015 voorziet o.a. nog steeds in de levering van 22 Atlassen voor de RAF, die samen met de Boeing C-17 Globemaster III en de Lockheed C-130J Hercules zullen worden ingezet voor het luchttransport van de RAF. De Lockheed C-130J Hercules – en meer bepaald de 14 varianten van de verlengde C-130J-30 – zullen worden gemoderniseerd om – in tegenstelling tot wat eerder werd beslist – verder te blijven vliegen tot 2030. Op 28 januari kondigt de Britse Minister van Defensie Michael Fallon aan dat de RAF kortelings 2 Atlassen zal ontvangen. Hierdoor zal het aantal Atlassen binnen de RAF op 7 exemplaren gebracht worden.

Fallon verklaarde dat met de aankomst van de 2 Atlassen, samen met 2 Voyager MRTT-toestellen (Multi Role Tanker-Transport - afgeleid van een Airbus 330), ondersteund door een investering van £366 miljoen in trainingsfaciliteiten, de RAF zal toelaten om troepen en uitrusting voor operaties over de hele wereld te vervoeren. Intussen trainen piloten op de A400M vluchtsimulator. Een tweede simulator ter waarde van £50 miljoen zal worden geïnstalleerd in Brize Norton en tegen juni van dit jaar in gebruik zijn.

Het Britse Ministerie van Defensie plant tevens om een Cargo Hold Trainer – een replica van het cargoruim van de Atlas op ware grootte – ter waarde van £25 miljoen te installeren eveneens in Brize Norton. Deze zal dienen om loadmasters en ander personeel (o.a. Paratroepen) te trainen.

Spanje

Op 1 december heeft Spanje – dat problemen heeft om aan de nodige fondsen voor een volledige bestelling van 27 Atlassen te komen – een overeenkomst gesloten met Airbus Defence & Space om een gereduceerde vloot van 14 Atlassen aan te schaffen totdat er een oplossing kan worden gevonden voor de resterende 13 toestellen. De eerste 14 toestellen worden tegen 2022 geleverd, waarna een beslissing moet worden genomen over hoe verder te gaan met de resterende 13 exemplaren, of deze ook worden aangekocht of worden doorverkocht aan andere (potentiële) klanten, alleen al om boetes vanwege annulering van de bestelling te vermijden. Deze beslissing wordt uitgesteld tot 2024.

Op 21 december werden de neussectie en andere onderdelen van MSN044, de eerste Atlas voor de Spaanse Luchtmacht aan de eindassemblagelijijn in Sevilla geleverd. De vleugels van MSN044 werden al op 14 oktober geleverd. Thans kan Airbus aan de eindassemblage beginnen, en levering van deze Atlas is voorzien voor het tweede kwartaal van 2016.

Duitsland

Net minder dan een jaar nadat de eerste Duitse Atlas op 18

plus d'expérience avec cet appareil, l'Atlas devrait, selon le Colonel Paillard, obtenir l'autorisation d'atterrir sur des pistes



de moins de 1000 m.

Le 22 décembre le MSN031 est devenu le huitième Atlas français (immatriculation française F-RBAH) et est comme son prédécesseur le MSN019 un des premiers certifiés à parachuter des troupes par les deux portes arrière comme à partir de la plate-forme de chargement à l'arrière de l'appareil. Le MSN031 est aussi le premier Atlas Français équipé avec le système infrarouge, Enhanced Visualisation System et a été livré à la Base Aérienne 123 de Orléans- Bricy pour rejoindre l'Escadron de transport 1/61 « Touraine ».

Royaume-Uni

Le 23 novembre, le premier ministre britannique David Cameron a présenté avec le Strategic Defence and Security Review (SDSR) 2015 le plan et les investissements des forces armées britanniques. Le SDSR 2015 prévoit toujours entre autres la livraison de 22 Atlas pour la RAF qui avec le C-17 Globemaster III de Boeing et le Lockheed C-130J Hercules seront utilisés pour le transport aérien de la RAF. Les Lockheed C-130J Hercules et en particulier les 14 de la variante allongée du C-130J-30, seront modernisés et contrairement à ce qui a été précédemment décidé continueront à voler jusqu'en 2030.

Le 28 janvier, le ministre britannique de la défense Michael Fallon a annoncé que la RAF recevra bientôt 2 Atlas. Il permettra de porter le nombre d'Atlas de la RAF à 7 exemplaires.

Fallon a déclaré que, avec l'arrivée des 2 Atlas ainsi que de 2 Voyager MRTT (Multi Role Tanker-Transport-dérivé de l'Airbus

december 2014 werd afgeleverd, werden respectievelijk op 2 en 10 december 2015 de tweede (MSN029) en derde (MSN030) Atlas geleverd. Ze worden beiden toegewezen aan LTG 62 (61ste Transport Smaldeel) en gestationeerd te Wunstdorf. Ze kregen de Luftwaffe-registratie 54+02 en 54+03. Duitsland heeft 40 Atlassen besteld, waarvan de laatste in 2019 zal worden afgeleverd.

Op 10 december werd een Atlas van de Luftwaffe ingezet bij een ondersteuningsmissie van TLG 51 (51ste Tactisch Smaldeel). Deze eenheid heeft ter ondersteuning van de internationale strijd tegen IS 2 Tornado's ingezet die op 10 december van hun thuisbasis Jagel naar de Turkse basis Incirlik werden overgevlogen. De Duitse Atlas vertrok hierbij eveneens vanaf Jagel en heeft o.a. 40 militairen van de Tornado eenheid naar Incirlik overgevlogen. Op 11 december keerde de Atlas terug naar Duitsland.

Turkije

Op 8 januari wordt bekend dat de levering van 2 Atlassen aan de Turkse Luchtmacht mogelijk worden vertraagd, en er zijn "zware" onderhandelingen bezig om de Atlas, die vorig jaar tijdens zijn eerste vlucht crashte, te vervangen.

Turkije, dat ondanks de crash van zijn Atlas vorig jaar nog op koers zit aangaande het A400M-programma, heeft sinds 2014 al 2 Atlassen ontvangen en had er vorig jaar nog 2 moeten ontvangen, maar om begrijpelijke redenen werd er toen slechts

330), la RAF soutenue par un investissement de € 366 millions dans les centres de formation, permettra de transporter des troupes et du matériel pour des opérations dans le monde entier. Pendant ce temps les pilotes s'entraînent sur le simulateur de vol A400M. Un second simulateur d'une valeur de € 50 millions sera installé à Brize Norton et sera opérationnel en juin.

Le ministère britannique de la défense a également programmé d'installer un Cargo Hold trainer - une réplique de la soute de l'Atlas - d'une valeur de € 25 millions à Brize Norton. Cela servira à entraîner les loadmasters et d'autres personnels (entre autre le personnel aéroporté).

Espagne

Le 1er décembre, l'Espagne – qui a des problèmes pour acquérir les fonds nécessaires pour la commande complète des 27 Atlas – a conclu un accord avec Airbus Defence & Space pour acheter une flotte réduite de 14 Atlas en attendant qu'une solution puisse être trouvée pour les 13 autres appareils. Les 14 premiers appareils seront livrés pour 2022, après quoi une décision devra être prise pour les 13 autres restants, ils seront achetés ou vendus à d'autres clients (potentiels), ne fût-ce que pour éviter les amendes en raison de l'annulation de la commande. Cette décision sera retardée jusqu'en 2024.

Le 21 décembre, la section du nez et les autres sous-ensembles du MSN044, le premier Atlas pour la force aérienne espagnole sont en fin d'assemblage à Séville. Les ailes du MSN044 ont été livrées le 14 octobre. Ainsi peut commencer l'assemblage final de cet Airbus et la livraison de cet Atlas est prévue pour le deuxième trimestre de 2016.

Allemagne

Juste moins d'un an qu'après le premier Atlas allemand fut livré le 18 décembre 2014, les 2 et 10 décembre 2015 ont été respectivement livrés les deuxième (MSN029) et troisième (MSN030) Atlas. Ils ont été assignés à la 62 LTG (61ème escadrille de transport) basé à Wunstdorf. Ils ont reçu l'immatriculation de la Luftwaffe 54 + 02 et 54 + 03.

L'Allemagne a commandé 40 Atlas dont le dernier sera livré en 2019.

Le 10 décembre, un Atlas de la Luftwaffe de la TLG 51 (51e Escadron tactique) a été mis en œuvre pour une mission de soutien. Cette unité doit soutenir la lutte internationale contre IS et a été déployé en support à 2 Tornado qui sont partis de leur base de Jagel pour la base turque d'Incirlik. L'Atlas

allemand est parti de Jagel et a déployé 40 militaires de l'unité de Tornado à Incirlik.

Turquie

Le 8 janvier, il est annoncé que la livraison de 2 Atlas à l'armée de l'air turque pourrait être retardée et qu'il y a des négociations « difficiles » pour remplacer l'Atlas qui s'est écrasé l'an dernier lors de son premier vol.

La Turquie, qui malgré le crash de son Atlas l'année dernière, se trouve toujours dans le programme A400M a depuis 2014 réceptionné 2 Atlas et aura du en recevoir 2 l'année passée mais



een exemplaar geleverd.

De 2 meest recente Atlassen zouden normaal gezien in april en in juni geleverd worden. Men verwacht dat deze data niet meer haalbaar zijn door de vertragingen, maar ze zouden dit jaar nog wel geleverd kunnen worden.

Algemeen

Op 18 december wordt bekend dat Airbus Defence & Space, dat binnen de komende 30 jaar 300 A400M's wil verkopen, uitkijkt naar twee bijkomende exportorders die waarschijnlijk



n'en a, pour des raisons bien connues, reçu qu'un seul.

Les 2 Atlas les plus récents seraient normalement réceptionnés en avril et en juin. On s'attend que ces prévisions ne soient pas réalisables à cause des retards, mais devraient toujours être livrés cette année.

Généralités

uit het Midden-Oosten en/of Azië zullen komen. Daarnaast heeft het bedrijf zijn zinnen nog steeds gezet op een eerder onwaarschijnlijk marktsegment: de Verenigde Staten.

De USAF heeft inderdaad nog steeds een transportvloot die de behoeften van de Amerikaanse strijdkrachten meer dan naar behoren tegemoet komt, maar de kans bestaat dat de USAF een capaciteitsprobleem met betrekking tot de middelzware transportvloot kan krijgen, gezien de grotere cargo van morgen moeilijker met de C-130 getransporteerd kan worden, en omdat de oudere toestellen van de Boeing C-17 Globemaster III uit dienst zullen worden genomen. Desondanks blijft het twijfelachtig of de Verenigde Staten effectief zullen toehappen.

Ook wordt de zaak van de A400M op korte termijn niet geholpen wordt door de huidige gebruikers die hun huidige inventaris deels willen verkopen op de tweedehands markt aangezien besparingen negatieve gevolgen blijven hebben.

Airbus Defence & Space zou ook zinnens zijn om het takenpakket van de A400M uit te breiden door upgrades te voorzien zodat het toestel ook kan worden gebruikt voor surveillance- en verkenningsopdrachten.

Op 26 februari verklaarde CEO Thomas Enders van Airbus Defence & Space dat er nog steeds een aantal problemen met het A400M-programma zijn, maar dat deze dit jaar hopelijk opgelost zullen worden.

Vorig jaar liep het programma niet alleen vertraging op door de crash van de tweede Atlas voor de THK, maar werden er ook, door slecht management, slechts 11 van de voorziene 23 Atlassen geleverd. Naast deze 11 exemplaren zijn er nog 4 RAF Atlassen die hun volledige verdedigingssystemen moeten ontvangen. Twee van deze toestellen zijn sindsdien geleverd, hetgeen mee zal worden verrekend in het totaal aantal Atlassen dat Airbus dit jaar hoopt af te leveren.

Enders die zich vorig jaar nog verontschuldigde voor de vertragingen in het A400M-programma verwacht dat er dit jaar, afhankelijk van verdere onderhandelingen met de klanten, minstens 20 exemplaren en zelfs meer geleverd kunnen worden. Inkomsten voor Airbus Defence & Space zijn bemoedigend en het team achter de Atlas doet een geweldige job om tegemoet te komen aan de wensen van de klanten aangaande leveringstermijnen en modernisering van de vloot. Ook doet Airbus zijn uiterste best om verdere boetes te voorkomen.

Intussen blijven sommigen sceptisch over de beloften van Enders om dit jaar meer dan 20 Atlassen af te leveren, getuige een aantal enquêtes waaruit blijkt dat de meerderheid verwacht dat Airbus zijn doelstellingen opnieuw niet zal halen.

Le 18 décembre, il est annoncé qu'Airbus Defence & Space souhaite au cours des 30 années prochaines de vendre 300 A400M, cela au vu de deux commandes à l'exportation supplémentaires qui proviendraient probablement du Moyen-Orient et/ou de l'Asie. En outre, la société a toujours des vues sur un segment du marché plutôt improbable: les États-Unis.

L'USAF a en effet encore une flotte de transport qui répond bien au dessus des besoins des forces armées américaines, mais il y a un risque que l'USAF ait un problème de capacité par rapport à sa flotte de transport moyenne vu que les plus grandes cargaisons de demain seront plus difficilement transportées avec les C-130, et parce que les C-17 Boeing Globemaster III seront mis hors service. Néanmoins, il est douteux que les États-Unis mordront effectivement à l'hameçon.

De plus le cas de l'A400M à court terme n'est pas aidé par les utilisateurs actuels qui veulent revendre une partie leur inventaire sur le marché de l'occasion suite aux économies qui continuent à avoir des conséquences négatives.

Airbus Defence & Space auraient également l'intention d'étendre les capacités de l'A400M afin de pouvoir également l'utiliser pour des missions de reconnaissance et de surveillance.

Le 26 février, le CEO Thomas Enders d'Airbus Defence & Space a déclaré qu'il y a toujours un certain nombre de problèmes avec le programme de l'A400M, en espérant qu'ils seront résolus cette année.

L'an dernier le programme a non seulement connu un retard par le crash du deuxième Atlas de la THK, mais aussi par une mauvaise gestion, seulement 11 des 23 Atlas prévus ont été livrés. Outre ces 11 livraisons il y a encore 4 Atlas de la RAF qui devraient encore recevoir leur système défensif complet. Deux de ces avions ont été depuis fournis et devront compter dans le nombre total d'Atlas qu'Airbus espère livrer cette année.

Enders, qui l'an dernier, a présenté ses excuses pour les retards dans le programme A400M s'attend cette année, en fonction de la poursuite des négociations avec ses clients, à livrer au moins 20 exemplaires et même plus. Les revenus pour Airbus Defence & Space sont encourageants et l'équipe en support à l'Atlas fait un excellent travail pour répondre aux besoins des clients au niveau des délais de livraison et de la modernisation de la flotte. Airbus fait aussi le maximum pour éviter d'autres amendes.

Dans le même temps, certains restent sceptiques concernant les promesses d'Enders à livrer cette année plus de 20 Atlas, ceci mentionné par certaines enquêtes dont il ressort que la majorité estime qu'Airbus ne pourra à nouveau pas atteindre ses objectifs.

15 Wing in/en 2016



A. Vermeesch en R. Hoeben

Axel Vermeesch et René Hoeben

Nieuwjaarsreceptie 2016

Op vrijdag 22 januari waren talrijke binnen- en buitenlandse genodigden aanwezig op de nieuwjaarsreceptie van de 15 Wing. Na deze verwelkomt te hebben kwam Kolonel Vlieger Patrick Mollet in zijn toespraak even terug op de voornaamste feiten van het voorbije jaar en blikte vooruit op 2016.



Een samenvatting:

Door de besparingen bij Defensie werd het vliegplan in 2015 gevoelig gereduceerd, en dit tot op het minimum nodig om het operationeel peil van de bemanningen en de vliegveiligheid te behouden.

Ondanks de besparingen werd er in 2015 heel wat gerealiseerd. Zo werden er ongeveer 8.000 uren gevlogen om passagiers en cargo van al onze EATC-partners op hun bestemming te brengen. Brussel Military Airport (BRUMIL) verwerkte in totaal 17.500 passagiers, waarvan 12.000 militairen. In de eerste jaarhelft was Jordanië een frequente bestemming met dertig rotaties C-130, Airbus en Embraer ter ondersteuning van de F-16 operaties tegen IS. Night Vision Goggles (NVG) deden hun intrede in de 15 Wing. Het 20 Smd behaalde zijn "Full Operational Capability" nadat zes bemanningen gekwalificeerd werden voor het inzetten van de C130 in totale duisternis. Deze nieuwe capaciteit werd reeds periodiek ingezet om de Belgische "Special Forces" te ondersteunen bij hun taak in Bagdad. De wing was meer dan 200 dagen actief in Congo met vooral C-130, en humanitaire zendingen brachten vliegtuigen

Réception de nouvel an 2016

De nombreux invités nationaux et internationaux étaient présents le vendredi 22 janvier à la réception de nouvel an du 15 Wing. Après les avoir accueillis, le Colonel Aviateur Patrick Mollet s'est adressé à eux et est revenu sur les faits les plus marquants de l'année écoulée et a donné un aperçu des défis en 2016.

Un résumé:

A cause des restrictions budgétaires à la Défense le plan de vol 2015 a sensiblement été réduit et ceci jusqu'au minimum vital pour conserver le niveau opérationnel des équipages et la sécurité des vols. Malgré les économies, 2015 a connu beaucoup de réalisations. Plus ou moins 8.000 heures de vol ont été prestés pour amener à leur destination les passagers et fret de tous nos partenaires EATC. Brussel Military Airport (BRUMIL) a traité au total 17.500 passagers dont 12.000 militaires. Dans la première moitié de l'année, la Jordanie était une destination fréquente avec trente rotations C-130, Airbus et Embraer et ce en support de nos opérations F-16 contre l'IS. Des Night Vision Goggles (NVG-lunettes de vision nocturne) ont fait leur apparition au 15 Wing. La 20 Esc a obtenu sa « Full Operational Capability » après que six équipages aient été qualifiés pour opérer le C-130 dans l'obscurité totale. Cette nouvelle capacité a déjà été mise en œuvre périodiquement en support des « Special Forces » lors de leur mission à Bagdad. Le wing a été actif plus de 200 jours en Congo, principalement avec

des C-130, et des missions humanitaires ont amené les avions en Guinée (Ebola) et au Népal (Tremblement de terre). Fin 2015 le 15 Wing, ensemble avec la Composante Médicale, a mis en service le « Patient Transport Unit ». Cette installation médicale de haute technologie, installée sur deux palettes, nous permet d'évacuer et de soigner en C-130 des blessés graves de manière optimale. L'année 2015 a aussi été dédiée à la préparation et la réussite de l'Évaluation Nationale (NATEVAL) de notre capacité de transport aérien tactique en C-130. Via l'« Airlift Block Training », l'organisation de semaines d'entraînement tactique et l'engagement de beaucoup ont mené à un grand succès.

En vue de la diminution de personnel, principalement à cause de la remise à la retraite, certaines réorganisations ont déjà été effectuées. Ainsi la « Flight Line » a été transférée du Groupe de Maintenance vers BRUMIL. Les anciennes liaisons radio HF longue portée s'effectuent maintenant totalement en digital et le centre de transmission HF a été fermé. Encore en 2015 le centre d'opérations « Wing Ops » a été rénové et notre mess ainsi que le ranch ont reçu un look 21^e siècle, permettant à ce dernier d'être utilisée comme salle polyvalente.

naar Guinee (Ebola) en Nepal (aardbeving). Eind 2015 werd samen met de Medische Component de "Patient Transport Unit" in dienst genomen. Deze hoog technische medische installatie, geïnstalleerd op twee paletten, laat toe met C-130 in optimale omstandigheden zwaar gekwetsten te evacueren en te verzorgen. Het jaar 2015 stond ook in het teken van het voorbereiden en slagen van de Nationale Evaluatie (NATEVAL) van de tactische luchttransportcapaciteit op C-130. Via de "Airlift Block Training", de organisatie van tactische trainingsweken en de inzet van velen heeft dit geleid tot een groot succes.

In het vooruitzicht van de vermindering van het personeelsbestand, vnl. door pensionering, werden reeds een aantal reorganisaties uitgevoerd. Zo werd de "Flight Line" overgeheveld van de Onderhoudsgroep naar BRUMIL. De vroegere HF radio langeafstandsverbindingen gebeuren nu volledig digitaal, en kon het transmissiecentrum gesloten worden.

Nog in 2015 werd het operatiecentrum "Wing Ops" vernieuwd en kregen onze mess en ook de ranch een 21ste eeuw-look waardoor deze laatste als polyvalente zaal gebruikt kan worden. Ook in 2016 staan er de 15 Wing heel wat uitdagingen te wachten. Het Strategisch Plan voor defensie werd net voor het kerstverlof goedgekeurd door de regering. De minister van Defensie wil al voor deze zomer een uitvoeringsplan voorstellen aan de regering. Uit goede bron blijkt dat hij de 15 Wing in Melsbroek wil houden. Hieraan zijn wel enkele voorwaarden verbonden zoals synergieën en samenwerken met civiele partners op de site van Zaventem. De 15 Wing staat open voor deze visie en wil, als de expert, betrokken worden bij elke analyse of studie.

Voor de introductie van de A400M werd in de schoot van COMOPSAIR een Implementatieteam A400M opgericht waarvan de OSN Lt Kol VI Beeckmans aan het hoofd zal staan. Er wordt ook gehoopt dit jaar een eerste A-400M "exchange pilot" te sturen naar de Royal Air Force. De Belgische testpiloot wordt in ieder geval betrokken bij de Operationele Test & Evaluatie van de A-400M bij de Britten. Onder andere via het EATC en de Defensiestaf volgen de 15 Wing ook wat Frankrijk en Duitsland in dit domein ondernemen.

Daarnaast wil de wing ook al haar kennis en kunde aanwenden bij de studie over de toekomst van de "witte vloot". Deze toestellen vliegen niet alleen voor onze VIP en VVIP klanten maar ook voor de militairen. Ze hebben de vorige jaren hun groot nut bewezen voor de EATC-partners. Vooral deze toestellen brengen vliegers in de balans waarvoor o.a. broodnodige uren air-to-air refueling gekregen worden voor onze F-16's. Deze toestellen zonder meer uit dienst nemen zou ons land duur kunnen te staan komen.

Verder wordt gehoopt in 2016 nog een operationele ontplooiing van lange duur kan gerealiseerd worden voor onze C-130; dat is de beste garantie om de kennis opgedaan tijdens de voorbereiding van de NATEVAL niet te verliezen.

De kolonel Mollet eindigde met te zeggen dat we langs de ene kant vindingrijk moeten zijn, en dat gezien de budgettaire beperkingen, onze prioriteit het welzijn en de veiligheid van het personeel moet blijven. Aan de andere kant kunnen kan hij een zeker enthousiasme en optimisme vaststellen, omdat wij voelen dat we meewerken aan de toekomst die voor onze jonge militairen

Aussi en 2016 le 15 Wing devra faire face à pas mal de défis. Le Plan Stratégique de la Défense a été approuvé par le gouvernement juste avant les congés de Noël. Le ministre de la Défense veut présenter un plan d'exécution au gouvernement encore avant l'été. De bonnes sources il semble qu'il souhaite conserver le 15 W à Melsbroek. Certaines conditions sont liées à cette décision, entre autres des synergies et coopérations avec le secteur civil sur le site de Zaventem. Le 15 Wing est ouvert à cette proposition et veut être impliqué dans chaque analyse ou étude comme expert.

En prévision de l'introduction du A-400M, le successeur du C-130, un « A-400M Implementation Team » (Équipe de mise en œuvre) a été créé au sein de COMOPSAIR, sous la responsabilité du commandant du Groupe de Vol le Lt Col Bruno Beeckmans. On espère également pouvoir envoyer, cette année encore, un A-400M « exchange pilot » à la Royal Air Force. Le pilote d'essai belge est de toute façon impliqué dans les Tests & Évaluations Opérationnels chez les Anglais. Via entre autres, l'EATC et l'Etat-Major de la Défense, le 15 Wing suit ce que la France et l'Allemagne entreprennent dans ce domaine. En parallèle, le wing veut aussi proposer son savoir et sa science pour l'étude sur le futur de la flotte des « avions blancs ». Ces avions transportent non seulement nos VIP et VVIP mais aussi nos militaires. Ils ont montré l'an passé leur grande utilité pour les partenaires EATC. Ces avions rapportent des heures de vol pour, entre autres, recevoir des heures air-to-air refueling indispensables pour nos F-16. Retirer d'emploi ces avions sans réflexion peut coûter cher à notre pays. Enfin on espère pouvoir, en 2016, réaliser un déploiement de longue durée pour les C-130, ce qui constitue la meilleure garantie pour conserver les connaissances acquises lors de la préparation de notre NATEVAL. Le colonel Mollet a terminé son discours en mentionnant que d'un côté, nous devons rester inventifs, surtout en pensant aux réductions budgétaires. Notre priorité doit rester le bien-être et la sécurité de notre personnel. De l'autre côté il constate un



certain enthousiasme et optimisme parce que nous sentons que nous travaillons à notre futur, ce qui est très important pour nos jeunes militaires et cadres de demain.

Dons aux œuvres sociales

en kaders van de 15de Wing van morgen belangrijk is.

Schenkingen aan sociale werken

Na zijn toespraak reikte kolonel P. Mollet, in het naam van het personeel van de 15 Wing, vier cheques van 2500 euro uit aan de Sociale werken van de 15 Wing: FONAVIBEL, de "International Multiple Sclerose Organisation" en twee sociale werken in Congo: het Fonds Renaissance voor de Vrouwen van Bukavu en het hospitaal van de Missiepost Virgo Fideles Kisantu. Deze bedragen werden in de loop van 2015 samengebracht door de bezoekersgroepen aan de 15 Wing en vooral door de organisatie van de "Indian Day", populair bij de motorliefhebbers.

Een nieuwe bevelhebber voor de 15 Wing

We hebben vernomen dat de Kol VI SBH Ir Patrick Mollet in juli 2016 het bevel van de 15 Wing zal overdragen aan Kol VI Ir Tanguy Flamant. Meer hierover in ons volgend nummer.

Januari tot maart: 15 Wing steunde F-16's in Estland

Van januari tot en met april 2016 was België officieel verantwoordelijk voor de luchtverdediging (Enhanced Air Policing Mission) boven het grondgebied van Estland, Letland en Litouwen. Het Belgische detachement was het 40ste NAVO detachement dat hiervoor instond sedert deze organisatie in 2004 de luchtverdediging van de Baltische lidstaten op zich nam. C-130's en de A321 vlogen verschillende rotaties tussen België en Estland om het personeel en materieel ter plaatse te brengen



en om de aflossing te verzekeren. De vliegbases van Kleine-Brogel en van Florennes ontplooiden elk, voor een periode van twee maand, een detachement van vier Belgische F-16's en een 50-tal personeelsleden naar Amari in Estland.

Op 7 januari bracht de Falcon-20 (boordcommandant D. Jorissen) generaal F. Vansina, de commandant van de Luchtcomponent, naar Amari waar in een korte ceremonie België de luchtbewaking van het Baltische luchtruim overnam van de Duitse luchtmacht. De Estse defensie-minister H. Hanso en de Belgische ambassadeur in Estland P. Beke woonden de ceremonie bij. Van 15 tot 16 februari bracht een Embraer (boordcommandant J. Vandenbosch) generaal G. Van Caelenberge, chef defensie, naar Amari voor een tweedaags bezoek.

Studenten van de KMS op kamp naar Marokko

Op dinsdag 26 januari landde de A321 (boordcommandant J. Hanssens) in de Marokkaanse woestijnstad Ouarzazate met aan boord 120 leerlingen van de Koninklijke Militaire School. De vierde- en vijfdejaarsstudenten gingen er gedurende een week hun militaire opleiding vervolledigen in het ruwe Atlas gebergte. Het werd een leerrijke ervaring.

Après son discours, le colonel P. Mollet, a remis cinq chèques de 2.500 euros au nom du personnel du 15 Wing aux œuvres sociales du 15 Wing: FONAVIBEL, l'«International Multiple Sclerose Organisation» et deux œuvres sociales au Congo: les Fonds Renaissance pour les Femmes de Bukavu et L'hôpital de la Mission Virgo Fideles Kisantu. Ces montants ont été rassemblés au courant de 2015 lors de visites de groupes au 15 Wing et surtout par l'organisation de l'Indian Day, très populaire parmi les motards.

Un nouveau commandant pour le 15 Wing

Nous avons appris que le Col Avi BEM Ir Patrick Mollet transférera, en juillet 2016, le commandement du 15 Wing au Col Avi Ir Tanguy Flamant. Plus sur ce sujet dans notre prochain numéro.

Janvier à mars 2016 : 15 Wing en support des F16 en Estonie

De janvier à avril 2016, la Belgique est officiellement responsable de la défense aérienne (Enhanced Air Police Mission) des territoires de l'Estonie, Lettonie et Lituanie. Le détachement belge est le quarantième détachement de l'OTAN, depuis que cet organisme en 2004, a pris en charge la défense aérienne des états baltes.

Des C-130 et l'A321 ont effectué différentes rotations entre la Belgique et l'Estonie pour transporter le personnel et l'équipement sur le site et assurer le déploiement. Les bases aériennes de Kleine Brogel et Florennes déploieront chacune, pour une période de deux mois, un détachement de quatre F-16 et 50 membres de leur personnel à Amari en Estonie.

Le 7 janvier, le Falcon-20 (commandant de bord D. Jorissen) a amené le général F Vansina, le commandant de la Composante Aérienne, à Amari pour participer à une brève cérémonie où la Belgique succède à la Force Aérienne allemande pour la surveillance aérienne de l'espace aérien balte. Le ministre estonien de la défense Hanso et l'ambassadeur de Belgique en Estonie P. Babu ont assisté à la cérémonie. Un Embraer (Commandant de bord J. Vandenbosch) a amené le 15 février le général G Van Caelenbergh, chef d'état-major de la Défense, à Amari pour une visite de deux jours.

Élèves de l'ERM en camp au Maroc

Le mardi 26 janvier l'A321 (commandant de bord J Haas) a atterri à Ouarzazate, dans le désert marocain, avec à son bord 120 élèves de l'École Royale Militaire. Les élèves de la quatrième et cinquième année y sont allés pour une semaine et ont complété leur formation militaire dans les rudes montagnes de l'Atlas. Ce fut une expérience enrichissante.

Le 2 février, les élèves ont été ramenés à Melsbroek par l'A321 (commandant de bord T. Flamant).



Op 2 februari werden de studenten terug naar Melsbroek gebracht door de A321 (boordcommandant T. Flamant).



C-130-bemanningen op training in Spanje en Portugal EAATTC in Spanje

Van 14 tot 26 februari nam een Belgisch detachement van het 20 Smaldeel onder het bevel van commandant JF. Beguin deel aan de eerste "European Advanced Airlift Tactics Training Course" (EAATTC) van 2016. Er werden een C-130H en twee bemanningen (boordcommandanten T. Fabre, B. Erens, W. Martens) ingezet.

Het voornaamste doel van de EAATTC was de operationele samenwerking tussen de Europese luchtmachten verbeteren bij



de uitvoeren van tactische luchttransport operaties.

De training gebeurde vanaf de basis van Zaragoza. Naast de Belgische, namen bemanningen en vliegtuigen uit Spanje, Italië, Duitsland en Polen deel aan deze oefening. Gedurende twaalf dagen konden de bemanningen oefenen in een gesimuleerde vijandelijke omgeving, 's Nachts werd er intensief gevlogen met nachtkijkers (NVG - Night Vision Goggles).

De eerste dagen werden de bemanningen in de grondcursus overladen met briefings en theoriesessies over grond- en luchtdreigingen. Na enkele vluchten uitgevoerd toe hebben op lage hoogte en om vertrouwd te geraken met de omgeving en de landingszones, waren de bemanningen klaar voor het echte werk in de lucht. Tijdens deze opdrachten leerden zij, door de juiste procedures toe te passen, zich voortdurend aan te passen aan de vijandelijke omgeving en dit in een veranderend operationeel scenario.



Les équipages de C-130 en training en Espagne et au Portugal

L'EAATTC en Espagne

Du 14 au 26 février un détachement belge de la 20^{ème} Escadrille sous le commandement du commandant JF. Beguin a participé au premier



"European Advanced Airlift Tactics Training Course" (EAATTC) de 2016. Un C-130 et deux équipages (commandants de bord T. Fabre, B. Eddy, W. Martens) y ont participé.

Le but principal de l'EAATTC est d'améliorer la coopération opérationnelle entre les forces aériennes européennes en exécutant des opérations de transport tactique.

L'entraînement a été réalisé à partir de la base de Saragosse. À côté des Belges, des équipages d'Espagne, d'Italie, d'Allemagne et de la Pologne participaient à cet exercice. Pendant 12 jours, les équipages ont pu s'exercer dans une zone ennemie simulée et ont volé intensivement avec des lunettes de vision nocturne (NVG - Night Vision Goggles).

Les premiers jours, les équipages furent surchargés par des cours théoriques, des séances d'informations et des séances de théorie sur les menaces aériennes et terrestres. Après quelques vols à basse altitude et pour se familiariser avec l'environnement et les zones d'atterrissage, les équipages étaient prêts à partir



en mission. Au cours de ces missions, ils ont appris, par les procédures appropriées, à s'adapter continuellement à un

Oefening "Real Thaw" in Portugal

Van 18 februari tot 4 maart nam een Belgische detachement onder bevel van majoor P. Wijffels met een C-130H en twee bemanningen van het 20 Smaldeel (boordcommandanten D. Gysen en J. Herman) deel aan de oefening "Real Thaw" georganiseerd door de Portugese luchtmacht.

Van op de luchtmachtbasis van Beja werkten de Belgische bemanningen samen met Deense, Franse, Nederlandse, Noorse, Spaanse en Amerikaanse bemanningen om de "Real Thaw" scenario's tot een goed einde te brengen zowel overdag als bij nacht.

De bemanningen kregen een grote waaier aan trainingsmogelijkheden aangeboden, waaronder verschillende soorten parachutages, tactisch navigeren, stormlandingen, en operationele briefings.



VVIP EN VIP vluchten

Op 20 januari (terug 22 januari) bracht een Embraer (boordcommandant M. Campers) koning Filip en koningin Mathilde naar Zwitserland (Zurich). Ons vorstenpaar woonde het driedaagse World Economic Forum (WEF) in Davos bij.

Op donderdag 28 januari vliegt de A321 (boordcommandant J. Hanssens) naar Krakau voor een bezoek aan het concentratiekamp van Auschwitz-Birken. Aan boord zijn een 150-tal scholieren en de minister van Defensie S. Vandeput.

Op 29 februari (terug 1 maart) bracht een Embraer (boordcommandant D. Van Den Heuvel) een Belgische delegatie onder de leiding van premier C. Michel naar Rabat. De premier was vergezeld van minister van Binnenlandse Zaken J. Jambon en staatssecretaris voor Asiel en Migratie T. Francke.

Op 8 maart (terug 10 maart) bracht de Embraer CE-02 (boordcommandant A. Grossiels) een regeringsdelegatie (van de Ministers D. Reynders (van Buitenlandse Zaken), J. Jambon (van Binnenlandse Zaken), K. Geens (van Justitie) en T. Francken (Staatssecretaris van Migratie en Asiel) naar Ankara voor een Turks – Belgische minitop over asiel en samenwerking in de strijd tegen terrorisme.



environnement opérationnel et à un scénario en évolution constante.

Exercice « Real Thaw » au Portugal

Du 18 février au 4 mars, un détachement belge commandé par le major P. Wijffels avec un C-130 et deux équipages de la 20ème Escadrille (commandants de bord D. Jessie et J. Herman) a participé à l'exercice "Real Thaw" organisé par la force aérienne portugaise.

De la base aérienne de Beja les équipages belges ont travaillé avec des équipages danois, français, néerlandais, norvégien, espagnol et américain au bon déroulement du scénario de "Real Thaw" aussi bien de jour que de nuit.

Les équipages ont reçu un large éventail de possibilités de formation, y compris divers types de parachutage, navigation tactique, les atterrissages d'assaut et des séances d'informations opérationnelles.

Vols VVIP et VIP

Le 20 janvier (retour le 22 janvier) un Embraer (commandant de bord M. Campeurs) a amené le Roi Philippe et la Reine Mathilde en Suisse (Zurich). Le couple Royal a assisté aux trois jours du Forum économique mondial (WEF) de Davos.

Le jeudi 28 janvier l'A321 (commandant de bord J. Haas) a volé vers Krakow pour une visite au camp de concentration d'Auschwitz-Birken. A son bord il y a 150 étudiants et le ministre de la Défense S. Vandeput.

Le 29 février (retour le 1 mars) Un Embraer (commandant de bord D. Van Den Heuvel) a amené une délégation belge sous la direction du premier ministre Michel à Rabat. Le premier ministre était accompagné du ministre de l'intérieur J. Jambon et du secrétaire d'état à l'asile et l'immigration T. Francken.

Le 8 mars (retour le 10 mars) l'Embraer CE-02 (commandant de bord A. Grossiels) conduit une délégation gouvernementale composée des Ministres D. Reynders (des Affaires Etrangères), J. Jambon (de l'Intérieur), K. Geens (de la Justice) et T. Francken (Secrétaire d'Etat à l'asile et l'immigration) à Ankara pour un mini-sommet Turco- Belge sur l'asile et la coopération dans la lutte contre le terrorisme.

Een verzwegen en vergeten avontuur van personeel van de
15 Wing in Congo

De Force Aérienne Tactique Congolaise 1964-1967

Nu vijftig jaren later wordt het stilzwijgen doorbrokend door vele getuigenissen van anciens
"Wij waren erbij"

Boek uitgegeven door de VZW DAKOTA Historisch Centrum van de 15 Wing

Nadat in de zomer 1960 de volledige 15 Wing werd ingezet voor het evacueren van 40.000 Belgen uit Congo, werd het personeel opnieuw naar Congo gestuurd in 1964, om steun te leveren aan de strijd tegen de rebellen die meer dan de helft van Congo in handen hadden. Voor de Belgische regering waren ze technische adviseurs, maar zelfs voelden zij zich als huurlingen. In de nieuwe Force Aérienne Tactique Congolaise (FATAC) werden zij ingezet vanuit Kamina met vliegtuigen en helikopters ter beschikking gesteld door de USA. Gedurende drie jaar steunden zij de Congolese militairen, Katangese gendarmes en huurlingen in de strijd tegen de rebellen. Hun inzet gebeurde in nauwe samenwerking met de CIA die met Cubaans personeel gevechtsvliegtuigen inzette tegen de rebellen. In juli 1967 kende de FATAC een roemloos einde. Gedurende drie jaar werd er door de regering en de media weinig of geen informatie gegeven aan de bevolking. In boeken over de gebeurtenissen in de Congo na 1960 werd de FATAC meestal doodgezwegen. Het boek is gedrukt op glanzend papier A4, telt 220 blz en een honderdtal illustraties in zwart-wit en kleur.

Het boek is te koop in de shop van de VZW Dakota 15 Wing voor 20 euro gedurende de openingsuren op maandag- en donderdagnamiddag. Het boek kan ook besteld worden door 28 euro (inclusief verzendingskosten) over te schrijven op rekening BE11 4381 0641 2148 van de VZW Dakota.



Une face cachée et oubliée du personnel du 15 Wing
au Congo

La Force Aérienne Tactique Congolaise 1964-1967

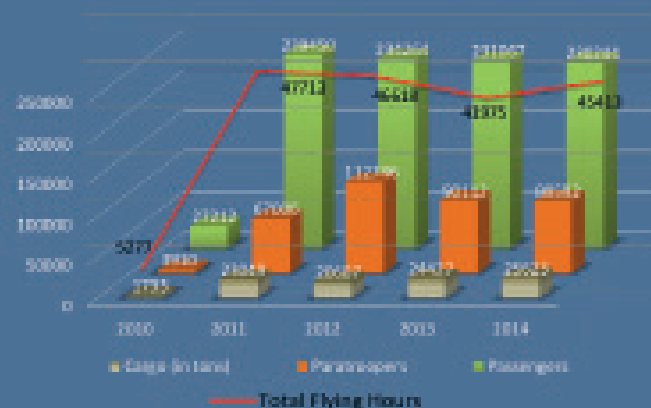
Maintenant cinquante ans plus tard le silence est rompu par de nombreux témoignages de vétérans
« Nous étions là »

Livre publié par l'ASBL DAKOTA centre historique du 15 Wing

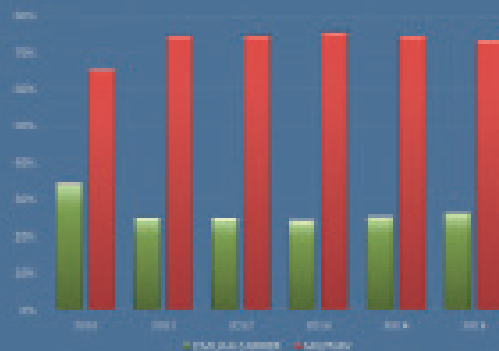
Après qu'en été 1960 le 15 Wing a été déployé pour évacuer les 40.000 belges du Congo, son personnel a été envoyé à nouveau au Congo en 1964. Cette fois-ci pour supporter la lutte contre les rebelles qui occupaient plus de la moitié du Congo. Pour le gouvernement beige ils étaient considérés comme des conseillers techniques, mais ils se sentaient plus comme des mercenaires. Dans la nouvelle Force Aérienne Tactique Congolaise (FATAC) ils ont opéré à partir de la base Kamina des avions et hélicoptères fourni par les Etats-Unis. Pendant trois ans, ils ont appuyé les soldats congolais, les gendarmes katangais et les mercenaires dans la lutte contre les rebelles. Cet engagement s'est déroulé en étroite collaboration avec la CIA qui, avec du personnel cubain mettaient en oeuvre des avions de combat contre des rebelles. En juillet 1967, la FATAC connu une fin sans gloire. Pendant ces trois ans, le gouvernement et les médias ont donné peu ou pas d'informations à la population. Dans les livres sur les événements au Congo après 1960, la FATAC a été habituellement passé sous silence. Le livre est imprimé sur papier glacé format A4 ; 220 pages et 100 illustrations en noir et blanc et en couleur. Il est en vente dans la boutique de l'ASBL Dakota du 15 Wing pour 20 euro pendant les heures d'ouverture le lundi et jeudi après-midi. Sur commande au prix de € 28 (frais d'envoi compris) par virement au compte BE11 4381 0641 2148 de l'ASBL Dakota.

5 years of ATC

Transported cargo, paratroopers and passengers



% Strat AE on Military A/C versus Civilian A/C



MORE THAN
200.000
FLYING HOURS

NEARLY
1.5 MILLION
PEOPLE TRANSPORTED

108.000 tons
CARGO TRANSPORTED

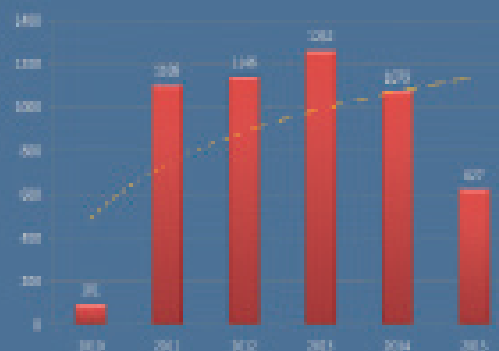
NEARLY
20.000
ATARES HOURS EXCHANGED

on average
90.000
PARATROOPERS DROPPED PER YEAR

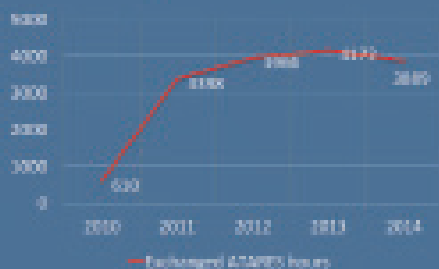
% Cross-National Military Strat AE



Number of patients per year

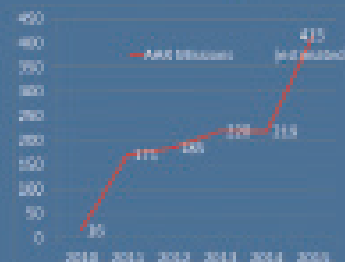


Exchanged ATARES hours



ATARES (Air Transport & Air-to-Air Refuelling and other Exchange of Services) is an arrangement between nations to provide a multinational framework to facilitate mutual support through the exchange of flying hours and services in the realm of air force activity.

Air-to-Air refuelling missions



More passengers and cargo transported with less aircraft and fewer flying hours