

DAKOTA

News



69

Sept
2016



Little Rock 1972

New Wing Ops

**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 Scheyvaerts,
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 Scheyvaerts,
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 :



Blz 3
Page 3

Editoriaal
Editorial

Blz 4
Page 4

Inside Dakota

Blz 8
Page 8

Herinneringen aan Little Rock AFB
Souvenirs de Little Rock AFB

Blz 12
Page 12

Geluk? Toeval? Wie zal het zeggen...
Hazard? Coincidence? Nul ne saura...

Blz 17
Page 17

De nieuwe Wings Ops
Le nouveau Wing Ops

Blz 20
Page 20

The Atlas Story, part 18

Blz 25
Page 25

15Wing in 2016
15 Wing en 2016

Woord van de voorzitter



Mot du Président

De tijd staat niet stil en hoe ouder we worden hoe meer we dat beseffen. Sinds ik bestuurslid en voorzitter van de vzw Dakota ben geworden heb ik reeds vijf nieuwe bevelhebbers van de 15 Wing, en dus ook als erelid van onze vereniging, mogen verwelkomen. De laatste, Kolonel Vlieger SBH Ir Tanguy Flament, kreeg op 14 juli 2016 het bevel over deze mooie eenheid die hij reeds jaren kent. Het bestuur en de vrijwilligers van de onze vereniging wensen hem het allerbeste voor de volgende jaren. We danken eveneens zijn voorganger, Kolonel Vlieger SBH Ir Patrick Mollet, voor de goede samenwerking en de steun aan onze vereniging.

In Dakota News 62 van april 2014 had ik u met opluchting gemeld dat we een nieuwe jonge enthousiaste webmaster gevonden hadden. En Vic Belien heeft inderdaad een mooie website ontworpen die we actief wensten te beheren. Helaas, of beter gezegd gelukkig voor hem, werd onze Vic aanvaard als leerling officier kandidaat-piloot aan de Koninklijke Militaire School. Al spoedig bleek dat zijn studies hem niet meer toelieten de website te beheren en deze laatste bleef verder bestaan in een slapende toestand. We verontschuldigen ons hiervoor en we zoeken, in samenspraak met Vic Belien naar een oplossing. Indien er onder onze leden zijn die de kennis hebben en ons willen helpen onze website www.dakota15wing.be te beheren, nodigen we ze vriendelijk uit ons te contacteren.

In dit nummer bieden we weer gevarieerde lectuur aan. André Janssens, één van onze medewerkers, bezocht voor u het nieuwe Wing Ops Center van de 15 Wing. Zelf blik ik even terug op mijn eerste kennismaking met de C130, en midden vorige eeuw in 1956 beleefde een C119 bemanning een hachelijk avontuur boven de Sahara dat gelukkig goed afliep. De copiloot vertelt het hele verhaal. In onze traditionele rubrieken kan u meer nieuwtjes lezen over onze vereniging en de 15 Wing.

Ingesloten vindt u een uitnodiging voor ons volgend Breughelfeest van vrijdag 14 oktober. We hopen dat we zoals vorige jaren op uw talrijke aanwezigheid mogen rekenen. Wij zullen ons uiterste best doen om er een succes van te maken. Schrijf u zo spoedig mogelijk in.

Le temps ne s'arrête pas. Plus nous avançons en âge, plus nous en prenons conscience. Depuis mes débuts en tant que membre du comité, puis comme président de l'asbl Dakota, j'ai eu l'occasion d'accueillir cinq nouveaux commandant du 15 Wing, devenus également membres d'honneur de notre association. Le dernier, le Colonel Aviateur Ingénieur Tanguy Flamant, a reçu le commandement de cette belle unité qu'il connaît depuis plusieurs années le 14 juillet 2016. La direction et les bénévoles de notre association lui souhaitent le meilleur pour les années à venir. Nous remercions également son prédécesseur, le Colonel Aviateur Bem Ir Patrick Nollet, pour l'excellente collaboration et le soutien apportés à notre association.

Dans le Dakota News 62 d'avril 2014, je vous annonçais avec soulagement avoir trouvé un nouveau jeune et enthousiaste webmaster. Vic Belien a effectivement développé un beau site web que nous souhaitions développer activement. Hélas, ou plutôt heureusement pour lui, notre Vic a été accepté comme élève officier candidat-pilote à l'Ecole Royale Militaire. Il s'est rapidement avéré que ses études ne lui permettaient plus de gérer le site web qui est alors resté dormant. Nous nous en excusons et cherchons avec Vic une solution. Si parmi nos membres se trouve quelqu'un possédant les connaissances requises et étant prêt à gérer notre site www.dakota15wing.be, nous l'invitons à nous contacter.

Ce numéro de Dakota vous propose à nouveau une lecture variée. Un de nos collaborateurs, André Janssens, a visité pour vous le nouveau Wing Ops Center du 15 Wing. Quant à moi, je reviens sur ma mon initiation sur C130. A la moitié du siècle dernier, en 1956, un équipage C199 vécut une aventure périlleuse au-dessus du Sahara. L'aventure se termina bien et le copilote nous en relate les détails. Dans nos rubriques traditionnelles pour trouverez plus de nouvelles sur notre association et le 15 Wing.

Vous trouverez ci-joint une invitation à notre prochain festin breughélien le vendredi 14 octobre. Comme par le passé, nous espérons pouvoir compter sur votre participation. Venez nombreux. Nous ferons tout notre possible pour en faire un succès. Inscrivez-vous dès maintenant.

DAKOTA Inside Dakota

J. Ackermans en R. Hoeben

12 mei Levering STARBROOK

Op donderdag 12 mei leverde UPS ons volledig onaangekondigd en zonder begeleidende brief 4 pakketten met een uitgebreide selectie chocoladeproducten van Delicatessa/Starbrook Airlines. Dit was zonder twijfel het resultaat van het "partnerschap" waarover wij het al hadden in onze vorige Dakota News 68. Bij nazicht van de colli's bleek dat er van elk product genoeg exemplaren waren om voor ieder van onze 32 vrijwillige medewerkers een gesmaakt cadeautje samen te stellen. Wie graag dit kort maar mooi reclamefilmpje wil zien met onze DC-3 en enkele medewerkers als decor/figurant kan surfen naar <https://www.youtube.com/watch?v=eiQomyftK4>.

20 mei DAKOTA naar Anderlecht

Op 20 mei om 10.00 U stonden 16 van onze medewerkers, bijna allemaal met hun echtgenotes, in de VIP ontvangsthall van Royal Sporting Club Anderlecht te wachten op onze oud-collega, de navigator J.P. Kindermans, Cdt VI o.r. , die er o.a. de rondleidingen verzorgt, en die ons een blik achter de schermen van deze roemrijke club beloofd had. Het werd een zeer interessant bezoek van de volledige infrastructuur van deze club, haar perfect onderhouden grasmat, de verschillende tribunes, de VIP loges en de kleedkamers met jacuzzi voorbehouden voor de thuis- en bezoekende ploegen. Zelfs de catacomben van de veiligheid en de regiekamers van het gesloten tv-circuit werden ons getoond. Tijdens de rondleiding schetste J.P. ons een duidelijk beeld over de geschiedenis en de verwezenlijkingen van de club, haar bestuur en haar spelers. Het bezoek werd afgerond met een heel verzorgde maaltijd in het gastronomisch restaurant van de club de Saint-Guidon. Tijdens de maaltijd kwam de welbekende Michel Verschueren, "Mister Michel" , zich bij

4

J. Ackermans et R. Hoeben

12 Mai : livraison STARBROOK



Lejeudi 12 mai, complètement à l'improviste et sans lettre d'accompagnement, UPS nous a livré quatre paquets avec une large sélection de produits de chocolat Delicatessa / Starbrook Airlines. Ce fut sans aucun doute le résultat du «partenariat» dont nous parlions dans notre précédent Dakota News 68. Un examen des colis a révélé qu'il y avait assez d'exemplaires de chaque produit pour composer un petit cadeau apprécié pour

nos 32 bénévoles.

Tous ceux qui aimeraient voir ce court mais beau film de promotion avec notre DC-3 et quelques volontaires comme décor/figurants peuvent surfer à <https://www.youtube.com/watch?v=eiQomyftK4>.

20 Mai DAKOTA à Anderlecht

Le 20 mai à 10:00 H, dans la salle VIP du Royal Sporting Club Anderlecht, 16 de nos volontaires, presque tous accompagnés par leurs épouses, attendaient notre ancien collègue, le navigateur J.P. Kindermans, Cdt Avi e.r. , qui y organise entre autres des visites, et qui nous avait promis un coup d'œil dans les coulisses de ce club glorieux. Ce fut une visite très intéressante de l'ensemble des infrastructures du club, de son gazon parfaitement entretenu, des différents stands, loges VIP et vestiaires avec jacuzzi réservés pour les équipes locales et visiteurs. Même les catacombes de la sécurité et les chambres de contrôle de la télévision en circuit fermé nous ont été présentées. Au cours de la tournée, J.P. nous a esquissé une image claire de l'histoire du club et de ses réalisations, de son conseil d'administration et de ses joueurs. La visite s'est terminée par un repas très soigné dans le restaurant gastronomique du club Saint-Guidon.

elke tafel informeren of alles naar wens en smaak verlopen was! Voor sommige deelnemers het gedroomd moment voor een unieke "selfie"!

Voor de vele voetbalfanaten onder ons een onvergetelijke ervaring, waarvoor zij de initiatiefnemer(s) heel hartelijk danken!

Geïnteresseerden vinden meer info over deze club op hun website: <http://www.rsca.be/nl>

25/26 Juni Belgian Air Force Days in Florennes

Ter gelegenheid van de 70e verjaardag van de Belgische Luchtmacht werden de tweejaarlijkse "Belgian Air Force Days" dit jaar georganiseerd in Florennes tijdens het weekend van 25/26 juni.

Ondanks het regenachtig weer kwamen er toch ongeveer 40.000 bezoekers genieten van adembenemende "air displays" van zowel heel moderne, als meer historische vliegtuigen. Op de grond konden ze ongestoord foto's nemen van allerlei interessante toestellen, of zich verdiepen in de verschillende standen o.a. één over de 75e verjaardag van 350 Smd dat tijdens WW II opgericht werd in de RAF met de legendarische Spitfires, en een andere betreffende 20 jaar operaties van de Belgische F-16. Onze medewerkers Jean Dries, Wilfried Vandijck en André Thonon bemanden er onze stand als onderdeel van die van de 15e Wing. Ze verzorgden er onze P.R., verkochten er een aantal van onze publicaties en gadgets, en bezorgden ons veel "goodwill".

Geïnteresseerden kunnen meer uitgebreide info over deze "Airshow" vinden op <http://www.belgianairforcedays.be/nl>

Trimestriële Drink 15e Wing

Op donderdag 30 juni organiseerde de bevelhebber van de 15e Wing traditiegetrouw een trimestriële drink in ons Centrum.



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



Pendant ce repas, le célèbre Michel Verschuere est venu se renseigner à chaque table si tout s'était déroulé comme prévu: instant rêvé pour certains participants pour un "selfie" unique!

Pour pas mal de fanatiques du football parmi nous ce fut une expérience inoubliable, pour laquelle nous remercions chaleureusement les promoteurs !

Les personnes intéressées peuvent trouver plus d'informations sur ce club sur le site web: <http://www.rsca.be/fr>

25/26 Juin Belgian Air Force Days à Florennes

A l'occasion du 70e anniversaire de la Force aérienne belge, les biennales "Belgian Air Force Days" ont, cette année-ci, été organisées à Florennes pendant le week-end 25-26 Juin. Malgré le temps pluvieux, environ 40.000 visiteurs sont quand-même venus jouir d'époustouflants « air displays », aussi bien d'avions très modernes, que d'appareils plus historiques. Au sol, sans être perturbés, ils pouvaient prendre des photos de toutes sortes d'appareils intéressants, ou se plonger dans les différents stands, dont un célèbre le 75e anniversaire du 350 Esc, créé à la RAF pendant la Seconde Guerre mondiale et équipé des Spitfires légendaires, et un autre couvrant les 20 années d'opérations des F-16 belges. Nos volontaires, Jean Dries, Wilfried Vandijck et André Thonon ont installé notre stand comme partie de celui du 15e Wing. Ils y ont soigné notre P.R., vendus certaines de nos publications et gadgets et nous ont procuré beaucoup de «goodwill».

Les intéressées peuvent trouver des informations plus détaillées sur cet "Airshow" sur <http://www.belgianairforcedays.be/fr>

Drink trimestriel du 15e Wing

Le jeudi 30 Juin, le commandant du 15e Wing organisait à nouveau un drink trimestriel dans notre Centre. Lors de cette réunion, les lauréats, les promus, les partants et les retraités sont mis à l'honneur et on présente les nouveaux arrivants. Il y avait de nouveau certains membres du Wing qui ont ainsi « découvert » notre Centre et appris à savourer notre "Dakota" !



Cockpit DC-3

Une autre suite à un article dans notre précédent Dakota News : le 4 Juillet, l'équipe "Restore Boxcar" est venu installer dans notre espace d'exposition la maquette terminée



Cockpit DC-3

Nog een vervolg op een artikel in onze vorige Dakota News: Op 4 juli installeerde het team "Restore Boxcar" de afgewerkte mock-up van de DC-3 cockpit, inclusief piloot en copiloot (die ze met veel moeite in historische vliegkledij wurmden) in onze tentoonstellingsruimte. Dit was het prachtig resultaat van vele maanden wekelijkse inspanningen, voornamelijk van onze vrijwilligers Carl Hermans en Paul De Landtsheer. Vanaf nu verwelkomt deze cockpit onze bezoekers in de hal van ons DAKOTA Centrum. Wij danken nogmaals Eddy Campers die ons het merendeel van de nodige elementen bezorgde op 17 december 2015.

Op 11 Juli vernamen wij het overlijden van onze voormalige medewerker en effectief lid J.P. Van Doorselaer. Deze ex-VVE was de ontwerper en beheerder van onze eerste website.

14 juli bevelsovergave 15 Wing

Op de 14 juli werd het bevel van de 15 Wing overgedragen aan de Kolonel Vlieger SBH Tanguy Flamant, Ir (meer hierover verder in dit nummer). Tijdens de daaropvolgende receptie in de Ranch, vulden Hubert en Monica het drankenaanbod van de Mess en het 21 Smd aan met ons eigen, erg gesmaakt Dakota bier.

Nationale Feestdag

Op 21 juli namen 3 C-130 van de 15 Wing traditiegetrouw deel aan het luchtdefilé ter gelegenheid van de Nationale Feestdag.

Jaarlijkse "RESTORE BBQ"

Op maandag 8 augustus organiseerden wij onze traditionele "RESTORE BBQ". Zoals elk jaar vergastten wij een dertigtal vrijwillige medewerkers met hun partner, maar ook een aantal genodigden die wij op die manier willen danken voor hun steun en medewerking. Traditiegetrouw vergastte Mr Norbert Niels ons op zijn gesmaakt aperitief en dessert,

du cockpit du DC-3, y compris pilote et copilote (qu'ils ont « enfoncé » avec difficulté dans des vêtements de vol de l'époque). Ce fut le merveilleux résultat de nombreux mois de travail hebdomadaire, en particulier de nos bénévoles Carl Hermans et Paul De Landtsheer. Dorénavant, ce cockpit accueille nos visiteurs dans le hall de notre Centre DAKOTA. Nous remercions encore Eddy Campers qui, le 17 Décembre 2015, nous a offert la plupart des éléments nécessaires.

Le 11 Juillet, nous avons appris le décès de notre ancien collaborateur et membre effectif J.P. Van Doorselaer. Cet ancien UDA a été l'auteur et le gestionnaire de notre premier site web.

14 Juillet : remise du commandement du 15e Wing

Le 14 Juillet, le commandement du 15e Wing a été remis au colonel Avi BEM Tanguy Flamant, Ir. Lors de la réception ultérieure au Ranch, Hubert et Monica ont complété l'offre en boissons du mess et de la 21e escadrille avec notre propre bière Dakota, très appréciée.

Fête Nationale

Le 21 Juillet, trois C-130 du 15e Wing ont participé traditionnellement au défilé aérien à l'occasion de la Fête Nationale.

"RESTORE BBQ" annuel

Le lundi, 8 Août nous avons organisé notre traditionnel "RESTORE BBQ". Comme chaque année, nous avons ainsi régalié une trentaine de bénévoles avec leur partenaire, mais aussi un certain nombre d'invités que nous voulons remercier de cette façon pour leur soutien et leur coopération. Traditionnellement M. Norbert Niels nous a offert un apéritif et un dessert très apprécié, Jos a fourni la viande de barbecue juteuse, et le personnel du mess a pris soin du vaste buffet de légumes, en plus d'autre soutien matériel traditionnel. Bien sûr, nous remercions l'équipe du RESTORE Boxcar qui ont livré les cuistots aux feux du barbecue, mais aussi les nombreux bénévoles qui nous ont aidé à tout préparer, à mettre en place, puis à débarrasser et

bezorgde Jos het sappige BBQ-vlees, en verzorgde het messpersoneel het uitgebreid groentenbuffet, naast de andere traditionele materiële steun. Wij danken natuurlijk de leden van RESTORE BOXCAR die de koks aan de BBQ-vuren leverden, maar ook de vele vrijwilligers die ons hielpen alles voor te bereiden, op te stellen, en nadien af te ruimen en af te wassen. Dankzij het mooie weer werd dit alweer een schot in de roos!



à laver la vaisselle. Grâce au beau temps, ce fut de nouveau un succès!

FATAC boek

De verkoop van dit boek over deze minder gekende episode van aanwezigheid van ons Belgisch Militair Luchttransport in Kongo vordert goed. Er zijn al 234 Nederlandstalige boeken verkocht en 150 exemplaren van de later verschenen Franstalige versie. Alle informatie betreffende de aankoop van het boek vindt u terug op bladzijde 31 van onze vorige Dakota News 68.

De VZW Dakota dankt:

Vief, liberale senioren van Berlare voor de milde schenking van 50 euro.
Cdt v/h Vlw o.r. L. Van Den Broeck die ons het eerste nummer van "WINGS" van juni 1965 bezorgde.
Gen Maj VI b.d. V. Mardaga (ex VSA) die ons zijn persoonlijke dossiers met betrekking tot de 15 Wing schonk

Livre FATAC

La vente de ce livre couvrant cet épisode peu connu de la présence de notre Transport Aérien Militaire Belge au Congo progresse bien. Nous avons déjà vendu 234 exemplaires néerlandais et 150 exemplaires de la version française, apparue plus tard. Toutes les informations concernant l'achat du livre se trouvent à la page 31 de notre précédent Dakota News 68.

L'asbl Dakota remercie:

Vief, Seniors libéraux de Berlare pour leur donation de € 50 Cdt v/h Vlw o.r. L. Van Den Broeck pour le don du premier numéro de "WINGS" de juin 1965.
Le Gen Maj e.r. V. Mardaga(ex-VSA) qui nous a remis ses dossiers personnels en relation avec le 15 Wing.

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

Do 07/04 Old Timers (Radios)
Ma 11/04 NEOS Tienen (+/- 25)
Do 14/04 PANASAC/CMB (+/- 40)
Vrij 15/04 BAFARA Alg Verg (+/- 30)
Do 21/04 ROTARY Heist (+/- 30)
Ma 25/04 Willy BEBANT (+/- 20)
Di 26/04 AVIA Alg Verg (+/- 50)
Ma 02/05 NEOS Dilbeek (+/- 40)
Di 03/05 Old Timers (Flight Eng)

Ma 09/05 KVV Eendracht maakt Macht (+/- 40)
Ma 23/05 MALDEGEM 21 juli comité (+/- 40)
Do 26/05 ROTARY Aalst (/- 30)
Ma 30/05 Heemkunde Vlaams Brabant (+/- 40)
Ma 06/06 Groep BURM (+/- 40)
Do 09/06 Ex-Backstones (22)
Ma 20/06 vzw België – Canada (+/- 40)
Do 23/06 Senioren KUL (+/- 40)

Herinneringen uit

Souvenirs de

Little Rock AFB

door LTG VI b.d. René Hoeben

Par le LTG Avier. René Hoeben

Uittreksel van de persmededeling van 15 maart 1971

“Op 10 maart jongstleden, heeft het ministerieel comité voor economische en sociale coördinatie beslist om over te gaan tot de aankoop van 12 C-130 Hercules ter vervanging van de C-119.

De Luchtmacht is ten zeerste verheugd over deze beslissing; inderdaad ze heeft als gevolg dat het operationeel rendement van het militair luchttransport in de toekomst verzekerd is.”

Extrait d'un communiqué de presse du 15 mars 1971

« Le 10 mars dernier, le comité ministériel de coordination sociale et économique a décidé de procéder à l'acquisition de 12 C-130 Hercules en remplacement du C-119.

La Force Aérienne est particulièrement heureuse de cette décision qui assurera en effet, à l'avenir, le rendement opérationnel du transport aérien militaire... »

De eerste C-130H, CH01 met als boordcommandant Cdt VI Charles Vingerhoets, landde in Melsbroek op 25 juli 1972, amper zeventien maanden na deze beslissing. Dit was mogelijk omdat men een bestaand vliegtuig gekozen had waarvan de productielijn in Marietta, Georgia nog op volle toeren draaide. In deze korte periode dienden echter ook alle nodige stappen gedaan te worden om klaar te zijn voor de ontvangst van de C-130H.

Een belangrijke stap was de opleiding en training van het personeel. Er werd beslist dat, voor de levering van het eerste vliegtuig, drie bemanningen (15 man) en 49 man onderhoudspersoneel door Lockheed in Marietta zouden gevormd worden. Het technisch personeel zou daarna instaan voor de vorming en omkadering van het overige personeel, terwijl de bemanningen o.a. zouden ingezet worden voor het overvliegen van de afgeleverde toestellen vanuit de Verenigde Staten. Het eerste deel van het technisch personeel vertrok op 13 april 1972.

Een bijkomende bemanning zou opgeleid worden in de USAF Combat Crew Training School (Tactical Airlift) te Little Rock AFB (Arkansas). De bedoeling was dat zij de kern zouden vormen van de C-130 instructeurs in de schoot van de TCU, belast met de conversie van de overige bemanningen. Ik had het privilege en geluk om deel uit te maken van deze bemanning. Ik werd vergezeld van Cdt VI Charles Delauré, Cdt VI Paul De Geyter, Cdt VI Paul Hereman (NAV) en Adj VI Frans Declerk (FE DC6). Ikzelf en Delauré zouden een opleiding boordcommandant krijgen. Paul de Geyter zou een opleiding Flight Engineer volgen (zie artikel over System operators in DN 66) en Frans Declerk een

Le premier C-130, le CH01 avec comme commandant de bord le Cdt Avi Charles Vingerhoets a atterrit le 25 juillet 1972 à Melsbroek, à peine dix-sept mois après cette décision. Ceci a été possible par le choix d'un avion existant dont la ligne de production de Marietta (Géorgie) tournait encore à plein régime. Pendant cette courte période il fallait encore passer toutes les phases nécessaires pour être prêt à accueillir le C-130.

Une étape importante était la formation et l'entraînement du personnel. Il avait été décidé qu'avant la livraison du premier avion, trois équipages (15 personnes) et 49 membres du personnel de maintenance seraient formés par Lockheed à Marietta. Le personnel technique sera alors responsable de la formation et de l'encadrement du reste du personnel, alors que les équipages seraient e. a. mis en œuvre pour le convoyage des avions livrés depuis les Etats-Unis. La première partie du personnel technique est partie le 13 avril 1972.

Un équipage supplémentaire serait formé par l'USAF Combat Crew Training School (Tactical Airlift) à Little Rock AFB (Arkansas). L'idée était d'en faire le noyau des instructeurs C-130 au sein du TCU, chargé de la conversion des autres équipages. J'avais le privilège et le bonheur de faire partie de cet équipage. J'étais accompagné par les Cdt Avi Charles Delauré, Cdt Avi Paul De Geyter, Cdt Avi Paul Hereman (NAV) et l'Adj Avi Frans Declerk (FE DC6). Moi-même et Delauré devions suivre une formation de commandant de bord. Paul de Geyter devait suivre une formation de Flight Engineer (Voir l'article System operators dans le DN 66) et Frans Declerk une formation de Loadmaster. Paul a eu beaucoup de problèmes pour expliquer à ses «collègues»



opleiding als Loadmaster. Paul heeft wel wat moeite gehad om aan zijn "klasgenoten" onderofficieren uit te leggen wat een zeer ervaren C-119 piloot in hun klas kwam doen. Ook Frans, die al jaren "flight engineer" DC6 was, paste niet volledig in zijn groep.

Einde maart 1972 vertrokken wij, als eerste crew, met DC6 naar de USA. Little Rock AFB was toen reeds de belangrijkste opleidingsbasis voor C130 en draaide op volle toeren daar de Vietnam oorlog nog volop bezig was. Naar ik me herinner waren er vier of vijf smaldelen van 18 C130's gestationeerd en de Flight Line was op zijn zachtst gezegd zeer indrukwekkend.

Kort na aankomst scheidden onze wegen en begonnen de respectievelijke grondcursussen. Charles Delaure en ik hebben de volledige opleiding samen gedaan, dus ook samen in de vlucht simulator en samen gevlogen. De andere bemanningsleden volgden apart hun specifieke opleiding. Daarover heb ik spijtig genoeg geen details meer. We zouden ons als volledige bemanning slechts terugvinden tijdens de tactische vluchten die we, tot en met de kwalificatievlucht, in crew verband uitvoerden.

Na de grondcursus begonnen ik en Charles aan een intensieve periode in de vlucht simulator (Flight Sim). Acht sessies van vier uur, exclusief briefing en debriefing, tussen 8 en 18 april lieten niet veel tijd over voor andere bezigheden. Ik moet toegeven dat we beiden onder de indruk waren van de Flight Sim. In die tijd was er in de 15 Wing geen sprake van vluchtsimulators en ook in mijn pre-15 Wing periode (SV4, Fouga, T33 en F- en RF84) heb in nooit een Flight Sim gezien. Toen was er na de opleiding T-33 wat uitleg en manipulaties in een cockpit trainer, dan de F-84F in (er bestonden geen tweezitters) en, met een chase pilot die je volgde, de lucht in. Ik moest toegeven dat



Cdt VI Paul De Geyter

de classe ce qu'un pilote C-119 très expérimenté venait faire dans la formation Flight Engineer. De même, Frans qui était déjà FE DC6 depuis des années, n'était pas bien adapté à son groupe.

Fin mars 1972 nous sommes, comme premier équipage,



partis en DC6 vers les USA. Little Rock AFB était alors déjà une importante base de formation pour C-130 et tournait à plein régime, puisqu'à l'époque nous étions au cœur de la guerre du Vietnam. Selon mes souvenirs il y avait quatre ou cinq Escadrilles de 18 C130 qui y étaient stationnées. La Flight Line était pour le moins très impressionnante.

Peu après notre arrivée, nos chemins se séparent et nous commençons nos cours au sol respectifs. Charles Delaure et moi avons suivi toute la formation ensemble, donc ensemble au simulateur de vol et ensemble en vol. Les autres membres d'équipage ont suivi chacun à part leur formation spécifique. Je n'ai plus à ce sujet, très malheureusement, que peu de détails. Nous ne devions nous retrouver comme équipage complet que pour les vols tactiques. Ils ont tous été effectués y compris le vol de qualification en équipage.

Après les cours au sol, du 8 au 18 avril, Charles et moi avons commencé une période intensive au simulateur de vol (Flight Sim). Huit sessions de quatre heures, sans compter les briefings et débriefings, n'ont laissé place qu'à peu de temps pour d'autres activités. Je dois avouer que nous étions tous les deux impressionnés par le Flight Sim. A cette époque, il n'était pas question de simulateur en vol au 15 Wing et même pendant ma période pre-15 Wing (SV4, Fouga, T33 et F-et RF84) je n'ai jamais vu un Flight Sim. Il y avait alors, après la formation T-33 quelques explications et manipulations dans un cockpit trainer, puis en F-84F (il n'existait pas de biplace) nous partions en vol avec un «chase pilot» qui vous suivait. Je devais admettre qu'après un Flight Sim nous étions quand même mieux préparés pour le premier vol solo dans un nouvel avion.

Le lendemain du dernier vol en simulateur, le 19 avril, le

62nd TACTICAL AIRLIFT SQUADRON

United States Air Force

Be it known that CAPT RENE C. HOEBEN is appointed and dubbed:

HONORARY BLUE BARON



In testimony whereof, and by authority vested in us, we do confer upon him this title and charge him to carry it proudly as we do. He is henceforth entitled to all rights and privileges inherent in said title given this 24th day of MAY 1972.

Donald R. March
Donald R. March, Lt Col, USAF
Commander
62nd Tactical Airlift Squadron

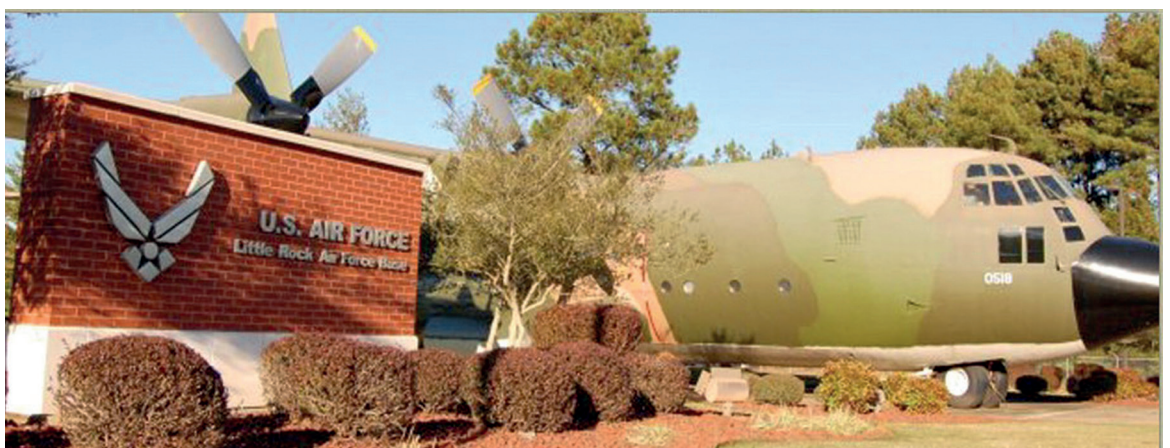
na een Flight Sim men toch wat beter voorbereid was op een eerste solovlucht in een nieuw toestel.

De dag na onze laatste simulator vlucht, op 19 april, was het moment eindelijk aangebroken en zouden Charles en ik onze eerste vlucht maken. Ik had de toss gewonnen en mocht als eerste plaats nemen in de linker stoel; halfweg de vlucht zou hij mijn plaats innemen. Het was toch nog even wachten op het grote moment, want tot onze verbazing was het opstijgen voorzien rond 20:00 U. Dus onze eerste sessie van 5 uren zou in nachtvlucht zijn. Ook ongebruikelijk bij ons, maar na de uren vluchtsimulator was dat de normaalste zaak. Trouwens onze eerste drie vluchten waren s' nachts. Deze eerste fase van de basis vliegtraining bestond uit 35 vlieguren, verdeeld over 7 vluchten, vnl. gevuld met vliegtuig familiarisatie, opstijgen en landen en veel instrumentvliegen. Niets speciaal te melden over deze fase behalve dat het zeer druk in het circuit kon worden, en dat de eerste maal dat ze me s' nachts nummer zeven "downwind" meldden ik toch even de wenkbrauwen moest fronsen. Na het slagen van de checkvlucht konden we ons klaar maken voor de laatste fase: de tactische vluchten.

Deze training werd gegeven door het 62ste Tactical Airlift Squadron de « Blue barons ». Zoals eerder vermeld werden de vijf Belgen voor deze fase samengebracht

10

moment était enfin arrivé pour Charles et moi: nous pouvions effectuer notre premier vol. Coup de chance, j'ai pu prendre la place en premier dans le siège de gauche, à la moitié du vol Charles allait prendre ma place. Il fallait encore attendre un peu pour le grand moment. En effet, à notre grand étonnement, le décollage était prévu vers 20:00 Hrs. Notre première session de 5 heures s'effectuerait en vol de nuit. De nouveau inhabituel chez nous, mais après les heures de simulateur en vol, c'était la plus normale des choses à faire. D'ailleurs nos trois premiers vols ont été effectués de nuit. Cette première phase d'entraînement de base en vol comprenait 35 heures de vol réparties en 7 vols, qui concernaient principalement la familiarisation avec l'avion, les décollages et atterrissages et beaucoup de vols aux instruments. Rien de spécial à signaler à propos de cette phase qui pouvait devenir très intense en circuit et que la première fois que de nuit, ils m'ont appelé numéro sept en downwind (vent arrière) j'ai quand même dû froncer les sourcils. Après avoir réussi le vol de qualification nous pouvions nous préparer pour la dernière phase: les vols tactiques.



en werden we opgeleid en beoordeeld als bemanning. De tactische vluchten omvatten alle gekende onderdelen zoals short field operations, low level navigatie, formatievliegen, dropen van personeel en materiaal, enz... bij dag en nacht voor een totaal van 45 uren mooi verdeeld over exact de helft nacht en de helft dag, en ook exact de helft in de linker en de helft in de rechterstoel. Alleen de Amerikanen kunnen dat zo nauwkeurig regelen... Onze instructeur Captain Baker was uitstekend en heeft ons veel verteld over zijn ervaringen en tactische vluchten in Vietnam. Op 24 mei na een checkvlucht van zes uur, waarin het hele gamma van tactische oefeningen getest werd, was het zover en was de eerste Belgische bemanning volledig gekwalificeerd op C-130E. Op de Squadron party daarna werden we allen erkend als Honory Blue Baron. Een mooi en onvergetelijke

Cet entraînement était dispensé par le 62e Tactical Airlift Squadron les «Blue barons». Comme déjà mentionné auparavant, les cinq belges ont été rassemblés pour cette phase et nous avons été entraînés et évalués en équipage. Les vols tactiques comprennent toutes les disciplines comme les opérations short field, navigations low level, vols en formation, parachutage de personnel et de matériel, etc... de jour et de nuit pour un total de 45 heures bien réparties exactement en la moitié de nuit et la moitié de jour et de même exactement répartis en la moitié sur le siège de gauche et la moitié sur le siège de droite. Seuls les américains peuvent régler cela aussi précisément... Notre instructeur Captain Baker était excellent et nous a fait largement part de son expérience en vols tactiques au Vietnam. Le 24 mai, après un vol de qualification de six heures pendant lequel toute

la gamme des exercices tactiques ont été testés, nous y étions: le premier équipage belge était complètement qualifié en C-130E. Lors de la squadron party qui a suivi, nous avons tous été reconnus comme Honory Blue Baron. Une belle période inoubliable s'était achevée.

Quelques jours plus tard nous étions de retour à Melsbroek. Nous nous retirons dans les locaux du TCU pour préparer les cours au sol et l'entraînement en vol, dans l'attente de la livraison du premier C-130H. Deux mois après, le 26 juillet, nous pouvions enfin effectuer à nouveau un vol en C-130, le CH01.

C'est à Little Rock AFB que je suis tombé amoureux pour la vie en C-130 et c'est toujours avec beaucoup de plaisir que j'ai pris place



periode was afgerond.

Enkele dagen later waren we terug in Melsbroek. We trokken ons terug in de lokalen van de TCU om de grondcursussen en vliegtraining voor te bereiden, in afwachting van de levering van de eerste C130H. Twee maanden later op 26 juli kon ik eindelijk terug een vlucht maken met een C-130, de CH01.

Het is in Little Rock AFB dat ik verliefd werd voor het leven op de C-130, en steeds met veel plezier plaats heb genomen heb in de "captain's seat" en dit tot mijn laatste vlucht op 22 juli 1994.

dans le « captain's seat » jusqu'à mon dernier vol le 22 juillet 1994.



Geluk? Toeval? Wie zal het zeggen...

Hasard ? Coïncidence ? Nul ne saura...

door Dr Julian Donckier

par Julien Donckier

Tijdens één van mijn raadplegingen in het ziekenhuis had ik een verrassend gesprek met een heer van boven de tachtig. Ik ben geneesheer en het gebeurt nog wel eens dat ik interessante verhalen te horen krijg van mijn patiënten. Zo verneem ik van mijn gesprekspartner, een zekere mijnheer Yves Poty, dat hij in zijn jonge jaren piloot was, en nog wel bij de Belgische luchtmacht..., waar ook mijn vader tijdens zijn carrière piloot geweest is. Meer is niet nodig om mijn nieuwsgierigheid te wekken en we geraken aan de praat. Mijnheer Poty vertelt me over een memorabele vlucht in 1956 vanuit Tripoli, Libië, aan boord van een C-119. Op slag herinner ik mij een gelijkaardig verhaal van mijn vader (spijtig genoeg ondertussen overleden) enkele jaren eerder. Spontaan stel ik de vraag: "Hebt u destijds niet toevallig een piloot gekend met de naam André Donckier?" Verbaasd kijkt Mijnheer Poty mij aan: "Wat zou ik die niet gekend hebben! Hij was mijn instructeur en tijdens die vlucht was ik zijn copiloot". Even wordt het stil. Wat een verrassing. Het gesprek gaat verder met vragen en antwoorden over en weer. Mijnheer Poty is gelanceerd. Jammer genoeg staat de klok niet stil en moet ik hem uitleggen dat er nog meer mensen in de wachtzaal zitten te wachten voor een raadpleging. Mijnheer Poty toont alle begrip maar belooft me een uitgebreid relaas te bezorgen van die memorabele vlucht over de onmetelijke Sahara..., alsook twee foto's, de eerste van de bemanning voor de C-119 in Tripoli waarop ik o.a. ook mijn vader zal herkennen, de tweede het 'diploma' dat Mijnheer Poty ontving na zijn eerste vlucht over de evenaar, destijds een traditie bij de Luchtmacht.

Ziehier het relaas van Yves Poty:

"Na een passage in de flight verbinding word ik, als nieuwkomer in de 15de Wing van Melsbroek, op bevel van kolonel-vlieger Nithelet, chef van de copiloten. Voor mijn conversie als copiloot op C-119 maak ik kennis met mijn instructeur luitenant-vlieger Donckier, beter bekend als 'Doc'.

Combien inattendue fut cependant cette conversation avec un octogénaire au cours d'une de mes consultations à l'hôpital. Je suis en effet médecin et les dédales d'une anamnèse peuvent parfois mener à de surprenantes découvertes. J'apprends ainsi de mon interlocuteur, Monsieur Yves Poty, qu'il a été



aviateur et pas n'importe où, à la Force Aérienne Belge ..., là aussi où mon père avait fait sa carrière. Quoi de plus pour éveiller une certaine curiosité ? Et après quelques échanges, Monsieur Poty me relate l'un de ses plus mémorables souvenirs d'aviateur, en 1956, à bord d'un C-119, près de Tripoli en Libye. Je me souviens alors d'une histoire très similaire rapportée quelques années auparavant par mon père (qui malheureusement n'est plus). Et arrive alors une question qui me brûle les lèvres: «N'avez-vous pas connu dans le passé un pilote du nom d'André Donckier?». Le visage d'Yves Poty s'éclaire. « Bien évidemment, me répond-t-il, il était mon instructeur et dans cette mission en C-119, j'étais son copilote. » Un moment de silence. La surprise est grande. Et bientôt se réamorçait une conversation où questions et réponses vont fuser. Monsieur Poty devient intarissable. Malheureusement, le temps passe et je dois rappeler les obligations de la consultation où les rendez-vous se succèdent sans interruption. Il le comprend bien et

Samen hebben we talrijke zendingen uitgevoerd, maar één die voor altijd in ons geheugen zal blijven, is de trip naar Congo in april 1956, naar de basissen Kamina (de school voor voortgezette vliegopleiding) en Moanda, aan de monding van de Congo-stroom. Het was een speciaal transport. We vervoerden o.a. een complete vleugel van een Harvard trainingstoestel, de beglazing voor de controletoren van Kamina en allerhande onderhoudsmateriaal voor de basis.

Het was de paasperiode en de boordcommandant ging akkoord om enkele cadeautjes mee te nemen voor de Belgische militairen en hun familie. Later zouden we ontdekken dat het om een lading chocolade paaseieren ging...

Boordcommandant was dus 'Doc' en ik zijn copiloot. Verder bestond de bemanning uit een navigator, een boordmecanicus, alsook een radio-operator en zijn leerling. Neem mij niet kwalijk, maar hun namen ben ik vergeten. Callsign van het vliegtuig was OT-CBE, in luchtvaarttaal 'Oscar, Tango, Charly, Bravo, Echo'.

Het vluchtplan voorzag volgende route: Brussel - Marignane (Marseille) - Tripoli (Libië) - Kano (Nigeria) - Leopoldstad - Moanda - Kamina, gevolgd door diverse lokale vluchten in Congo. De terugweg lag nog niet vast.

In Tripoli verbleven we in hotel 'El Mehari'. De volgende dag verlieten we het hotel redelijk vroeg om de hitte boven de woestijn in volle dag voor te zijn en we begaven ons naar het vliegveld, een 30-tal kilometer ten zuiden van de stad. In het zuiden van Libië bevinden zich de oostelijke uitlopers van het Tassili gebergte, destijds bekend als 'les montagnes noirs'; die moesten we overvliegen alvorens koers te zetten richting Nigeria. Wij besloten rechtstreeks naar Kano te vliegen, want hoe minder omwegen boven de woestijn hoe beter. De afstand in vogelvlucht bedroeg ongeveer 2400 km.

De C-119 is een tweemotorig vliegtuig dat beter presteert in koude weersomstandigheden dan bij tropische temperaturen. Na een zekere tijd kregen we problemen met de linker motor. We waren net voorbij de oostelijke piek van

promet de m'envoyer le récit détaillé de cette mission au dessus de l'immense Sahara ..., ainsi que deux photos, celle de l'équipage devant le C-119 à Tripoli où je vais reconnaître mon père et l'autre, le diplôme reçu par Monsieur Poty après son premier passage de l'Équateur, une tradition de la Force aérienne à l'époque.

Voici le récit reçu de Monsieur Yves Poty:

«Nouvellement arrivé au 15ème Wing de Melsbroek, après être passé au Flight Communication, je me retrouvais sur décision du commandant de la base, le Col Avi Nitelet, Chef des seconds pilotes. Mon instructeur, pour la transition sur C119, était le Lt Avi Donckier, dit familièrement « Toubib ».

Nous avons fait ensemble de nombreuses missions mais celle qui restera gravée en nos mémoires est certainement ce trip prévu vers le Congo, les bases de Kamina (École de pilotage avancé) et Moanda, à l'embouchure du fleuve Congo, en avril 1956. C'était un transport spécial qui dans la soute de l'avion emportait entre-autres une aile complète de Harvard, des vitrages pour la tour de contrôle de Kamina ainsi que du matériel de maintenance pour cette même base.

C'était la période de Pâques et le commandant de bord avait accepté de prendre avec nous quelques cadeaux destinés à des résidents, surtout des œufs en chocolat, nous l'avons su après.

Le commandant de bord était « Toubib », j'étais le second pilote, et l'équipage (composé d'un navigateur, d'un radio et son élève, d'un mécanicien de bord, dont à ma grande honte je n'ai plus les noms en tête), constituait le personnel de bord. L'identification de l'appareil était « OTCBE, qui se déclinait en langage radio Belgo-Français, « Oscar, Tango, Charly, Bravo, Echo ».

Le plan de vol suivait l'itinéraire Bruxelles, Marignane (Marseille), Tripoli (Libye), Kano (Nigeria), Léopoldville, Moanda, Kamina. Ensuite diverses missions au Congo. Le retour n'était pas encore défini.

Arrivés à Tripoli, nous séjournons à l'hôtel « El Mehari ». Le



de Tassili, maar nog niet voorbij het 'point-of-no-return'. De boordmechanici adviseert de boordcommandant om de linker motor af te zetten en de schroef in vaanstand te plaatsen voor minder weerstand. De rechtermotor moet nu alleen het vermogen leveren om het vliegtuig in de lucht te houden. De boordcommandant beslist een noodsignaal uit te zenden, rechtsomkeert te maken en zoveel mogelijk ballast uit te werpen. Op de daartoe voorziene frequentie zend ik het noodsignaal "Mayday, mayday, mayday" uit, gevolgd door ons callsign. We krijgen antwoord van een eenheid van de US Coast Guard, deel uitmakend van de Achtste Vloot, die opereert in de Middellandse Zee. Ik bezorg hen alle details betreffende onze hachelijke situatie en zij beloven ons alle steun.

Ondertussen heeft het uitwerpen van ballast nog niet het verhoopde resultaat opgeleverd en moeten ook de vleugel van de Harvard en de beglazing van de controletoren eruit. Deze dienen echter uitgeworpen via de achterste laaddeur en dat is geen sinecure! Met uitzondering van de twee piloten zijn alle bemanningsleden ingeschakeld. Iedereen heeft een parachute aangetrokken en is door middel van een veiligheidslijn met de laadvloer verbonden om niet door het grote gat naar buiten te worden gezogen. De 'overlevingskit', die altijd mee is voor dit soort zendingen, blijft aan boord want we realiseren ons dat een noodlanding in de woestijn tot de mogelijkheden behoort. Luitenant-vlieger Donckier beslist, na overleg met de boordmechanici, om een deel van de brandstof uit de linkervleugel te dumpen. Indien nodig kan er ook brandstof overgeheveld worden van de linker naar de rechtermotor. Brandstof dumpen moet altijd gemeld worden en dient te gebeuren in een afgebakende zone om te vermijden dat andere vliegtuigen door deze ontvlambare wolk zouden vliegen. Ook onze lading paaseieren voor de vrienden in Kamina moet er aan geloven. We zouden maar een mal figuur slaan indien we dat lekker spul zouden sparen na al het militair materiaal te hebben uitgeworpen...

Gedurende al die tijd slaagt de boordcommandant er met moeite in om het vliegtuig op koers te houden, weliswaar geholpen door zijn copiloot. Je moet weten dat een C-119 in normale omstandigheden perfect op één motor kan vliegen, maar dat hij dan wel een sterke neiging vertoont om de tegenovergestelde kant op te draaien; dit dient gecorrigeerd met het richtingsroer in de staart, bediend door het voetenstuur. Zelfs met hydraulische ondersteuning vergt het van beide piloten een zeer grote inspanning om - in dit geval - het rechterpedaal in te drukken en ingedrukt te houden! We hadden alle twee ons gestrekt rechterbeen geblokkeerd tegen het rechervoetenstuur en dat bleek maar net voldoende!

Het dumpen van al dit zwaar materieel levert uiteindelijk het verhoopde resultaat op. Niet alleen kunnen we nu in de lucht blijven, maar zelfs hoogte winnen door langzaam klimmende bochten te maken. Zodoende kunnen we over het Tassili gebergte vliegen op onze terugweg naar Tripoli. Achttienhonderd meter is nodig om veilig doorheen één van de valleien te vliegen die het Tassili massief doorklieven. Met veel behendigheid slaagt de boordcommandant erin ons tussen al die rotsachtige toppen te loodsen.

Regelmatig informeert de Amerikaanse kustwacht naar onze situatie. Na een van deze radiogesprekken, terwijl hun transmissieknop nog open staat, horen we hen duidelijk onder elkaar zeggen: "They are not going to make it" (Ze gaan

lendemain, pour éviter la chaleur au dessus du désert, nous quittons très tôt Tripoli pour nous rendre à l'aérodrome, situé quand même à trente kilomètres au sud de la ville. Au sud de la Libye se trouvent les contreforts est du massif du Tassili, surnommés en ce temps « les montagnes noires », qu'il fallait survoler avant de prendre le cap vers le Nigeria. Nous nous envolons vers Kano en direct car le mieux est de traverser sans détours cette partie du désert, une distance d'environ 2400 km à vol d'oiseau.

Le C-119, appareil bimoteur était plus apte à réaliser des missions dans des conditions de froid que dans des températures tropicales. Après un certain temps de vol, une fois dépassés les contreforts du Tassili, le moteur gauche commence à donner des signes de problèmes. Nous n'étions pas encore arrivés au point de non-retour et nous avions survolé la pointe est du Tassili. A un certain moment, le mécanicien de bord conseille au commandant d'arrêter le moteur défaillant et de mettre l'hélice en drapeau afin de diminuer la traînée, et d'alléger le travail supplémentaire du moteur droit, seul encore capable de maintenir l'avion en vol. La décision du commandant est de faire un appel de détresse, de faire demi-tour et de décharger l'avion de tous les poids inutiles. Je fais donc un appel sur la fréquence de détresse, (Mayday, mayday, mayday, plus l'indicatif de l'appareil), sur le canal approprié. Nous recevons un appel de confirmation d'une unité des garde-côtes américains de la huitième flotte naviguant en Méditerranée. Des données complémentaires leur sont transmises et ils nous assurent de leur aide.

Entre-temps, le délestage n'a pas donné grand résultat et force est de constater qu'il faut encore diminuer le poids de l'avion. Il y avait l'aile d'Harvard (avion d'entraînement), qui devait être larguée par l'arrière de l'avion, ainsi que les vitrages destinés à une tour de contrôle. Hors les deux pilotes, tout l'équipage participe à cette action, chacun portant un parachute et dûment encordé pour éviter le danger d'aspiration par l'ouverture arrière. Nous conservons le « kit de survie », toujours présent lors de voyages importants, car nous ne sommes pas certains de ne pas être forcés à un atterrissage en catastrophe dans le désert. Le Lt Avi Donckier, après discussion avec le mécanicien, opte pour le largage d'une partie du carburant réservé au moteur en panne. Si besoin en est, on peut transférer vers le moteur droit le carburant en réserve à gauche. Cette action de largage doit être signalée et le secteur identifié afin d'éviter que d'autres appareils ne pénètrent dans cet important volume gazeux inflammable. Nous jetons aussi les cadeaux de Pâques destinés à être remis aux destinataires de Kamina. Il aurait été de mauvais goût de les conserver alors que du matériel militaire avait été largué.

Pendant tout ce temps le commandant de bord aidé du second pilote maintient à grande force de jambes la ligne de vol de l'appareil. Il faut savoir qu'un seul moteur sur le C119 est capable dans des conditions normales de propulser l'avion sans encombre, mais il faut pour cela, grâce à la dérive mobile arrière, compenser au palonnier, la tendance qu'aurait l'avion à effectuer un virage continu suite à l'action d'un seul moteur. Je ne vous dis pas la pression qu'il faut exercer sur le palonnier même si une aide est donnée par un système hydraulique. Nous avons tous les deux la jambe droite bloquée à fond sur le palonnier et c'était juste suffisant!

Le second largage apporte enfin un résultat bénéfique;

het niet halen!) Dat zorgt uiteraard voor een koude douche, maar van paniek is geen sprake. Onze radio-operator heeft regelmatig contact met Melsbroek en geeft in morse onze positie door alsook de details van onze situatie. Vermits de gewone boordradio's slechts een beperkte reikwijdte hadden, gebeurde de communicatie met Brussel enkel in morse via een uitrolbare kabelantenne.

De vlucht verloopt verder zonder bijkomend incident en na een voorzichtige daling, met het vliegveld in zicht, voelen we ons al wat meer op ons gemak. De commandant, met al zijn ervaring, zet het vliegtuig feilloos aan de grond. Eenmaal op de parking slaken we een zucht van verlichting en het is met knikkende knieën dat we het vliegtuig verlaten. Bij het uitstappen meen ik gezien te hebben dat op een bepaald moment onze commandant de inzinking nabij was.

Het staat vast dat luitenant-vlieger Donckier die dag ons leven heeft gered en daarvoor zijn wij hem eeuwig dankbaar.

We keren terug naar ons hotel en ontvangen instructies van Brussel om te wachten op een ander toestel waarmee we onze zending verder kunnen zetten. Dat vliegtuig zou ook onderdelen aan boord hebben voor de defecte motor om, indien mogelijk, de herstelling ter plaatse uit te voeren.

Tijdens een dag gedwongen rust in Tripoli hebben we een pakketje chocolade eieren, dat 'ontsnapt' was aan het uitwerpen van ballast, cadeau gegeven aan een waterventer die voor ons hotel zijn kraam had opgeslagen. Zeer dankbaar en met fonkelende ogen zou hij ons vertellen dat hij ze thuis als versiering had gebruikt in plaats van ze uit te delen aan zijn kinderen. Nu, iedereen doet natuurlijk met een geschenk wat hij wil

Eindelijk arriveert het vervangtoestel en kunnen we onze reis verderzetten richting Kano, waar we tot onze grote opluchting veilig en wel aankomen.

Daarna Leopoldstad, van waaruit we naar Moanda gestuurd worden om er een motor af te leveren. Tijdens die vlucht ontvangt de radio-operator een bericht met de melding dat er na aankomst een andere bemanning ons vliegtuig zal overnemen voor een lokale vlucht. Op de vraag wat het zicht ter plaatse is krijgt onze radioman het laconieke antwoord: "Zicht één oog". Dat maakt ons meteen duidelijk dat kolonel-vlieger Nithelet aanwezig is, een held die tijdens de oorlog een oog was verloren. Met de nodige humor brengen we deze informatie aan op het daartoe voorziene kaartje met landingsgegevens, dat we goed zichtbaar tegen het instrumentenbord plakken. Na de landing zien we de volgende bemanning reeds naar het vliegtuig komen en, eens de motoren stilgelegd, komt iedereen aan boord. En wie verschijnt onverhoeds in de cockpit? Kolonel-vlieger Nithelet zelf, als boordcommandant voor de volgende vlucht! Catastrofe! Geen tijd meer om dat kaartje weg te moffelen. Wij hoopten maar dat niemand onze commentaar zou opmerken en gedurende gans zijn vlucht waren we niet erg op ons gemak! In werkelijkheid had de copiloot het wel gemerkt, maar hij durfde het kaartje niet te verwijderen uit vrees de aandacht te trekken van de kolonel, wetende dat zijn reactie op zulke grofheid niet van de poes zou zijn...

Anderzijds is het voor mij een voorrecht hulde te mogen brengen aan luitenant-vlieger Donckier, een uitzonderlijk piloot met zijn kennis en vakbekwaamheid, maar in mijn ogen ook een uitzonderlijk mens met veel inzicht en geduld, waarvan ik de vruchten heb geplukt. Tijdens alle

cela nous permet de rester en vol et surtout, lentement en virages ascensionnels, de prendre de l'altitude afin de passer au dessus des monts du Tassili, qui forment un obstacle important sur notre route vers Tripoli. Il fallait absolument être à une altitude supérieure à 1.800 mètres afin de pouvoir passer dans une des vallées sillonnant le massif. Avec beaucoup d'adresse notre commandant de bord parvient à nous glisser entre les sommets rocheux.

Régulièrement notre escorteur américain s'enquiert de notre situation. Durant l'un de ces échanges et croyant avoir coupé leur transmission, nous les entendons nettement dire entre eux « They are not going to make it » (Ils n'y arriveront pas !). Cela a jeté un froid dans notre « cockpit », sans cependant y déclencher de panique. Régulièrement notre radio, en morse, contacte Melsbroek et donne notre position et l'état de la situation. Les radios de bord n'avaient qu'une portée limitée et seule la communication en morse



au moyen d'une antenne câble rétractable permettait de rester en relation avec Bruxelles.

Le vol se poursuit sans autre ennui et ce n'est qu'en vue de l'aérodrome et en descente sécurisée que nous nous sentons plus rassurés. L'expérience de notre commandant fait que nous nous posons sans mal après une approche de haut vol. Une fois au sol et enfin au parking, nous poussons un ouf de soulagement et je me souviens que c'est avec des jambes flageolantes que nous sommes descendus vers le béton, enfin atteint. Je crois même avoir vu notre commandant s'affaisser un moment après le contact avec le sol.

Certainement que ce jour, le Lt Avi Donckier nous a sauvé la vie par sa maîtrise, nous lui en sommes reconnaissants.

Nous rentrons à l'hôtel et recevons de Bruxelles l'ordre d'attendre un autre avion pour continuer notre mission, avion qui devrait aussi nous apporter des pièces de rechange pour le moteur en panne, si tant est qu'il soit possible de réparer sur place.

Nous restons un jour à Tripoli en attente. Un paquet d'œufs de Pâques en chocolat, qui avait échappé au largage est donné à un porteur d'eau, officiant devant l'hôtel. Il nous dira, plein de gratitude et les yeux brillants, l'avoir utilisé comme décoration chez lui au lieu de le donner à ses enfants. Chacun fait selon ses choix.

Enfin l'appareil de remplacement arrive et nous reprenons notre route vers Kano, où à notre grand soulagement nous

zendingen die ik met hem heb mogen doen, heb ik enorm veel bijgeleerd en is mijn zelfvertrouwen constant gegroeid. Mag ik hem hiervoor danken, in de persoon van zijn zoon". Tot daar het relaas van mijnheer Poty. Een meeslepend verhaal, dat ons de zending vertelt van een bemanning van de Belgische luchtmacht in 1956, alsof we er zelf bij waren. Het is een schokkend relaas en een menselijk avontuur dat ons niet onverschillig laat! Het is ook een vergeten bladzijde uit de geschiedenis. Het toont ons de spirit van een vliegtuigbemanning uit de 'belle époque' tijdens hun lange omzwervingen in Afrika met al die tussenlandingen,



met vliegtuigen die qua veiligheid niet te vergelijken waren met de hedendaagse toestellen, met een onbeperkte onderlinge solidariteit in moeilijke ogenblikken en met die typische pilotenhumor, zo noodzakelijk om het hoofd koel te houden in de gevaarlijkste situaties.

Mijn vader had mij over die memorabele vlucht verteld en ik kreeg de gelegenheid er bondig verslag over uit te brengen in een boek "De l'hélice au jet: anecdotes de pilotes", een verzameling anekdotes en foto's gewijd aan de naoorlogse Belgische militaire luchtvaart. Het relaas van mijnheer Poty werpt een nieuw licht op het voorval en vult het aan met een groot aantal vergeten details. Waarvoor mijn dank. Na lezing herinnerde ik mij dat mijn vader ook vertelde dat hij voor die prestatie een prijs heeft ontvangen, de prijs Marie Monsieur Fontaine, uitgereikt door het Huis der Vleugels. Ik heb trouwens dit diploma teruggevonden, een blijvende herinnering aan een heroïsch verleden.

arrivons sains et saufs. Puis c'est Léopoldville, d'où nous sommes envoyés vers Moanda, pour y livrer un moteur. Durant le vol, le radio reçoit un message disant qu'à Moanda, un autre équipage va prendre la relève pour un vol local. Notre radio demande quelle est la visibilité sur place, la réponse est «visibilité un œil !», ce qui sur le mode amusant, signale que le Col Avi Nitelet, (héros ayant perdu un œil durant la guerre) est présent. Cela fait bien rire et le message est affiché, bien en vue sur le tableau de bord.

A l'atterrissage nous voyons l'équipage suivant qui approche pour prendre possession de l'appareil et...catastrophe, c'est le Col Avi Nithelet lui-même qui commande cet équipage! Pas le temps de subtiliser le message radio; nous avons passé un très mauvais moment durant tout leur vol, espérant bien que nul ne remarque ce billet. En vérité, le second pilote avait bien remarqué le mot mais n'osait pas le prendre et le faire disparaître, craignant d'attirer ainsi l'attention du Colonel, sachant que sa réaction serait d'importance face à cette impertinence...

D'autre part, je suis heureux de pouvoir rendre hommage au Lt Avi Donckier, en qui j'ai trouvé un être exceptionnel de compréhension et de patience, outre ses connaissances et sa maîtrise en tant que pilote, pour mon très grand profit. J'ai retiré des missions qu'il a bien voulu me faire partager énormément d'informations et de confiance en moi. Qu'il en soit remercié en la personne de son fils.»

Epoustouflant ce récit, qui fait revivre comme si on y était, la mission d'un équipage de la Force Aérienne Belge en 1956. Une histoire bouleversante et une aventure humaine à laquelle on ne peut rester indifférent! Une page d'histoire oubliée, également. Mais aussi l'esprit d'un équipage à la «belle époque» dans ces longs périple vers l'Afrique avec leurs escales multiples, un matériel qui n'offrait pas la sécurité actuelle, une solidarité sans borne dans la difficulté et un humour propre aux aviateurs qui permettait de déstresser l'atmosphère face au danger.

Mon père m'avait fait part de cette mission mémorable que j'avais eu l'occasion de rapporter succinctement dans un livre 'De l'hélice au jet : anecdotes de pilotes', un recueil d'anecdotes et de photos consacré à l'aviation militaire belge d'après-guerre. Ce récit de Monsieur Yves Poty m'apporte un éclairage nouveau et une multitude de détails oubliés. Qu'il en soit remercié. Après cette lecture, je me suis souvenu que mon père avait mentionné avoir reçu à cette occasion le prix Marie Monsieur-Fontaine, octroyé par la Maison des Ailes. Une recherche fouillée me permit d'en retrouver le diplôme, trace immuable d'une épopée malheureusement révolue.



Het kloppend hart van een operationele eenheid

Le cœur d'une unité opérationnelle

WingOps

door A. Janssens

De 15 Wing is onze operationele transporteenheid, waar gewerkt wordt met achttien vliegtuigen : elf C-130's, één Airbus A-321, vier Embraers en twee Dassault Falcons. Al deze vliegtuigen zijn regelmatig onderweg, zowel in binnen- als buitenland. Om deze operaties in goede banen te leiden heeft de wing nood aan een efficiënt management. Dat is in de betrouwbare handen van de Wing Ops (Wing Operaties) een onderdeel van het "Operations Management Sqn".

De Wing Ops van de 15 Wing kreeg onlangs een grondige face-lift, met een modernisering en oprissing van de lokalen en de installatie van een volledig vernieuwde uitrusting. Hierbij is het vooral de digitalisering van alle



systemen die in het oog springt. "Beamers" aan het plafond projecteren kaarten en tabellen op de witte wanden, in een formaat dat voor iedereen goed zichtbaar en leesbaar is. Het grote voordeel van deze digitalisering is de onmiddellijke doorstroming. De informatie kan geraadpleegd worden door iedereen die betrokken is bij de operaties, hetzij de smaldelen (20 en 21 Smaldeel), hetzij de planning maar ook de TCU (Transport Conversion Unit).

Het is commandant vlieger Van Meldert die mij ontvangt en wegwijs maakt in het – voor de buitenstaander – kluwen van opdrachten dat hier gevolgd en gemanaged wordt, zoals zendingen, vluchtplannen, pannes (in het buitenland), vliegroutes, vertragingen....

Cdt VI Van Meldert is piloot en zijn eerste opdracht bestaat

Le 15 Wing est notre unité opérationnelle de transport, avec dix-huit avions en utilisation : onze C-130, un Airbus A-321, quatre Embraer et deux Dassault Falcon. Tous ces avions sont régulièrement en mission, tant en Belgique qu'à l'étranger. Afin de mener ces opérations, le Wing a un besoin d' une gestion efficace. Celle-ci est dans les mains responsables du Wing Ops (Opérations du Wing).

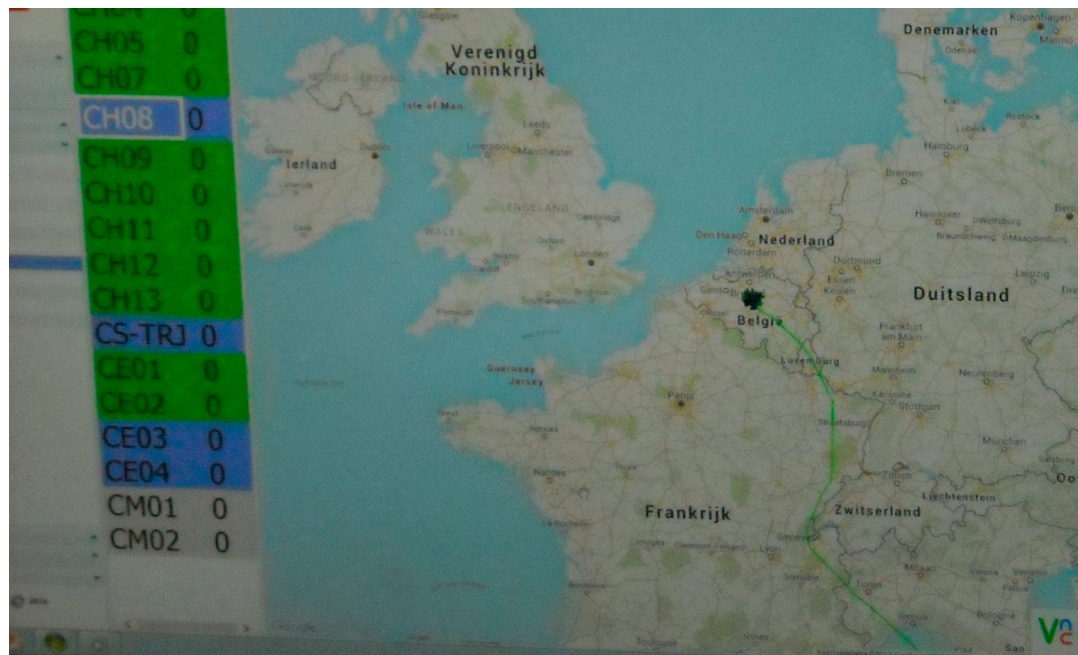
Le Wing Ops du 15 Wing a récemment reçu un lifting complet, avec une modernisation et un rafraîchissement des locaux et l'installation d'un matériel entièrement nouveau. C'est surtout la numérisation de tous les systèmes qui attire l'attention. Des projecteurs installés au plafond projettent des cartes et tableaux sur des murs blancs, dans un format qui est facilement visible et lisible par tout le monde. L'avantage principal de cette numérisation est le rendu immédiat de la situation. Les informations peuvent être consultées par toutes les personnes impliquées dans les opérations, soit les escadrilles (20 et 21 escadrille), mais aussi le TCU (Transport Conversion Unit).

C'est le commandant Van Melder qui m'accueille et me montre - pour un extérieur- le chemin parmi toutes les opérations qui sont ici monitorées et gérées, comme les missions, plans de vol, les pannes (à l'étranger), itinéraires, retards...

Le Cdt Van Meldert est pilote et son premier job est bien sûr de voler. Il vole sur Airbus A-321. Ici il a un second job comme team leader du Wing Ops. Son team comprend 11 personnes qui ont chacune une activité spécifique. Elles travaillent 24hr/24Hr, 7J/7J, la nuit le team est réduit de moitié.



natuurlijk uit vliegen. Hij doet dat met de Airbus A-321. Hier in de Wing Ops vervult hij een "bij-job" : hij is er "teamleader". Zijn team bestaat uit 11 mensen, elk met een specifieke opdracht. Er wordt hier 24/24 en 7/7 gewerkt, 's nachts wordt het team onder normale omstandigheden gehalveerd.



Le Wing Ops fait partie du groupe de vol, se compose de plusieurs cellules, chacune ayant sa mission spécifique.

Nous commençons par la cellule « dispatching ». Ici les vols sont préparés. Les itinéraires sont établis. Si l'on doit aller à l'étranger, elle vérifie si les autorisations diplomatiques sont en ordre. De plus tous les détails qui sont importants pour la mission sont ajoutés au dossier destiné au commandant de bord, tel l'altitude de la piste à la destination, le plan de vol, la quantité de carburant... Il est demandé à l'aéroport de destination la permission d'atterrir en tenant compte des « time slot ». Si l'avion a des explosifs à bord il sera dirigé vers un « hot spot area ».

Toutes les informations sont réunies dans un dossier qui est transmis au commandant de bord.

Ensuite il y a la cellule planning. Elle suit tous les vols

De Wing Ops, onderdeel van de vlieggroep, bestaat uit verschillende cellen, met elk zijn specifieke opdracht.

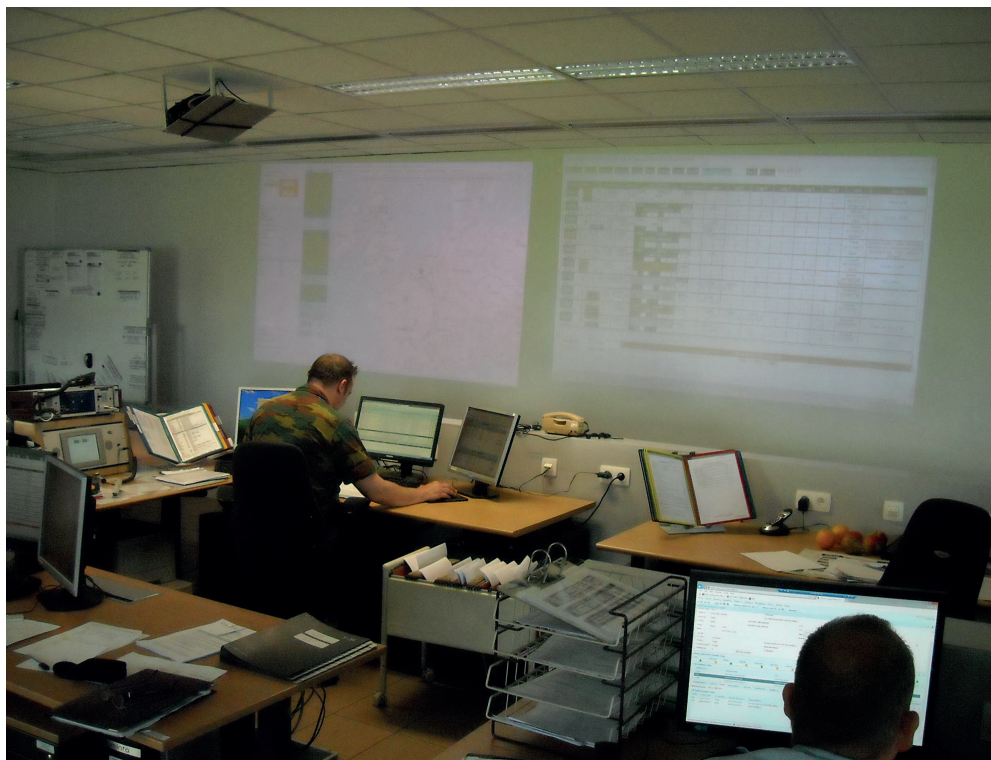
We beginnen met de cel "dispatching". Hier worden de vluchten voorbereid. De te volgen routes worden vastgelegd.

Als over het buitenland gevlogen wordt, wordt gecontroleerd of de diplomatieke toelatingen in orde zijn. Verder worden alle details die van belang zijn voor de zending aan het dossier voor de boordcommandant toegevoegd, zoals o. a. de helling van de landingsbaan op de bestemming, de vliegroute, de mee te nemen brandstof. Aan de luchthaven van bestemming moet toelating gevraagd worden om te landen en dient rekening gehouden te worden met de "slot time". Als het vliegtuig explosieven aan boord heeft zal het naar een "hot spot area" gedirigeerd worden.

Alle informatie wordt samengebracht in een bundel die voor de vlucht aan de boordcommandant wordt overhandigd.

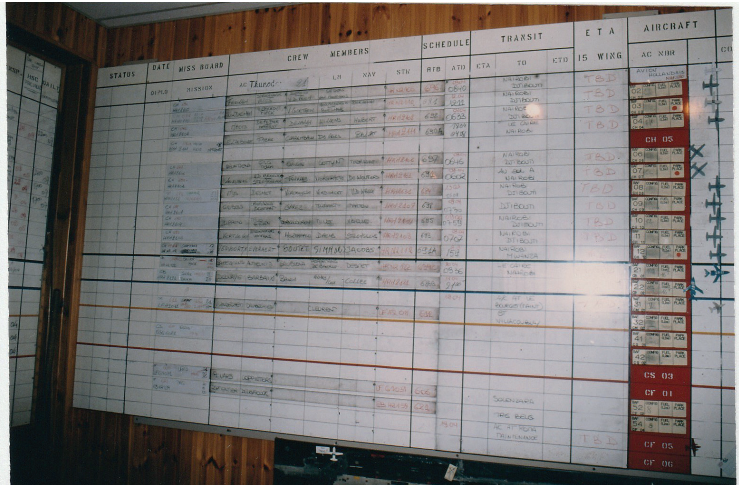
Daarnaast is er de cel planning. Zij volgt alle vluchten van onze vliegtuigen van nabij. Wanneer er zich ergens in het buitenland een panne voordoet wordt gezocht naar de beste oplossing om het euvel te verhelpen. De mogelijkheid bestaat dat er mecaniciens moeten overgevlogen worden, de planning bepaalt of dit moet gebeuren. Als een vliegtuig om een of andere reden vertraging oploopt moet een nieuw vluchtplan ingediend te worden. In dat verband is de bestaande link met Belgocontrol belangrijk.

de près. Lorsqu'une panne se produit à l'étranger elle recherche la meilleure solution afin de régler les problèmes. Il est arrive qu'il faut envoyer une équipe de dépannage et déterminer comment il faut le faire. Si un avion est retardé



pour une raison ou une autre, un nouveau vol plan est à établir. Dans ce contexte il existe un lien important avec Belgocontrol.

Une autre cellule fait le contrôle du P & F (Passengers and Fret). Cela se fait en étroite collaboration avec BruMil. Elle



Vroeger - Avant

Een andere cel doet de controle over P & F (Passengers and Freight). Hiervoor wordt nauw samengewerkt met BruMil. Ook de controle over de handling van vreemde vliegtuigen, het taxiën, het lossen en laden, de catering... Als een toestel Melsbroek verlaat via BruMil zal de basis van bestemming verwittigd worden. Er wordt zo nodig ook actie ondernomen om buitenlandse bemanningen te helpen bij het vinden van een hotel. Indien het protocol ingeschakeld dient te worden zal Wing Ops zorgen voor de aanwezigheid van een hoger officier op de tarmac van BruMil.

De Cel Maintenance Control duidt aan welke vliegtuigen beschikbaar zijn voor bepaalde vluchten. Zij beslist ook over de configuratie van de toestellen. Moeten er zitjes geïnstalleerd worden in een C-130? Hoeveel brandstof dient er meegenomen te worden? Als een vliegtuig terugkomt van een zending wordt hier de parking aangeduid. Dit is belangrijk wanneer het betrokken toestel na de vlucht in onderhoud moet en zal het geparkeerd worden voor de hangar waar het zal nagekeken worden, zodat het onmiddellijk kan binnengereden worden. Maintenance Control houdt ook de eventuele vertragingen bij. Ook deparage in het buitenland valt onder de verantwoordelijkheid van Wing Ops. Maintenance Control zal nagaan wat er in dat geval moet gebeuren: opsturen van wisselstukken, of een reparatieteam ter plaatse brengen... alles wordt in het werk gesteld om een deparage zo snel mogelijk te laten gebeuren. De communicatie wordt 24 op 24 verzekerd met een vaste radioverbinding zodat Wing Ops van overal ter wereld kan bereikt worden.

Tenslotte maakt ook de Meteo dienst deel uit van Wing Ops. Voor elke zending, waar ook ter wereld, is een weersvoorspelling beschikbaar bij de dienst Meteo. Op basis van de waarnemingen en voorspellingen weten de bemanningen wat ze kunnen verwachten onderweg en kan de vliegroute zo nodig aangepast worden. Het is duidelijk : door Wing Ops wordt niets aan het toeval overgelaten, en het vertrouwen van de bemanningen in de werking ervan is terecht.

gère également les aéronefs étrangers, taxi, le chargement et le déchargement, catering. Si un appareil quitte Melsbroek via BruMil la base de destination sera prévenue. Elle fait également le nécessaire pour aider les équipages étrangers à trouver un hôtel. Si le protocole doit être activé, le Wing Ops assurera la présence d'un officier supérieur sur le tarmac à BruMil.

La cellule "Maintenance Control" indique quels aéronefs sont disponibles pour les vols. Elle décide également de la configuration des avions, des sièges doivent-ils être installés dans un C-130 ? Combien de carburant doit-il être emporté? Quand un avion revient où doit-il être parqué ? Ceci est important lorsque l'appareil concerné qui revient de vol doit subir un entretien et sera donc stationné devant le hangar où il sera vérifié afin qu'il puisse être immédiatement pris en charge. Le Maintenance Contrôle tient également compte des retards éventuels. Les dépannages à l'étranger sont aussi la responsabilité du Wing Ops. Le Maintenance Contrôle déterminera ce qui doit être fait, l'envoi de pièce de rechanges ou d'une équipe de dépannage ... tout sera fait pour que cela se fasse le plus rapidement possible. La communication est assurée 24hr/24hr avec une connexion radio fixe afin que le Wing OPS soit contactable de partout dans le monde.

Enfin pour terminer le service météo fait également partie du Wing Ops. Pour chaque mission partout dans le monde, un bulletin météo est disponible au service météo. Par des observations et prévisions, les équipages savent à quoi s'attendre sur leur route et peuvent ajuster leur plan de vol si nécessaire.



The Atlas story

(18)

Mike Arren

IMI en kan niet ontkennen dat het A400M programma de afgelopen jaren met vele problemen te kampen heeft gehad. Vooral Duitsland maar ook de andere klanten vragen zich af hoeveel geld er nog in het project moet worden geïnvesteerd om de aanhoudende problemen op te lossen. Momenteel kampt het Atlas-project met een vertraging van 5 jaar en heeft het project de firma en de klanten al €25 miljard gekost. Dit is een kwart meer dan oorspronkelijk begroot werd.

Maar volgens Airbus CEO Enders moeten regeringen momenteel niet naar alternatieven uitkijken, want ondanks alles beschikt de Atlas volgens hem over enorme

On ne peut nier que le programme A400M a eu de nombreux problèmes au cours des dernières années. Surtout l'Allemagne, mais aussi les autres clients se demandent combien d'argent ils devront encore investir dans le projet pour résoudre les problèmes en cours. Actuellement le programme souffre d'un délai de 5 ans et le projet a déjà coûté à l'entreprise et aux clients 25 milliards €. C'est un quart du budget initialement prévu.

Mais selon Enders, CEO d'Airbus, les gouvernements ne devraient pas actuellement chercher des solutions de rechange, parce que malgré tout l'Atlas a selon lui d'énormes possibilités. Cela n'exclut pas qu'il y a des négociations entre les clients, l'OCCAR et Airbus sur la révision du planning de livraison et le paiement de dommages et intérêts en raison des retards dans les livraisons. En particulier, l'Allemagne attend d'Airbus un plan global pour résoudre tous les problèmes de l'Atlas et veut être indemnisées pour chaque jour de retard. La France attend également des solutions relatives aux problèmes des gearbox défectueuses des hélices (système de transmission des hélices). Avant tout, c'est le manque de capacités tactiques des Atlas et les problèmes de la gearbox de l'Europrop TP400-D6 du turbopropulseur qui sont à la base des négociations.



mogelijkheden. Dat sluit niet uit dat er onderhandelingen tussen de klanten, OCCAR en Airbus bezig zijn over de herziening van het leveringschema en over het uitbetalen van schadevergoedingen vanwege de vertraagde leveringen. In het bijzonder Duitsland verwacht van Airbus een uitgebreid plan voor het oplossen van alle problemen met de Atlas, en wenst voor elke dag vertraging gecompenseerd te worden. Ook Frankrijk verwacht oplossingen met betrekking tot defecte propeller gearboxes (propeller transmissiesysteem). Vooral het uitblijven van de tactische mogelijkheden voor de Atlas en problemen inzake de gearbox van de Europrop TP400-D6 turbopropmotor hebben deze onderhandelingen op gang gebracht

Problemen met de "Propeller Gearbox"

Nadat een RAF A400M tijdens de vlucht een motor diende

Les problèmes de la « gearbox hélice »

Après qu'un A400M de la RAF a dû arrêter un moteur en vol, les investigations ont clairement montré qu'il y avait un problème avec la gearbox de l'hélice Europrop International TP400-D6. Au moment de l'incident cet Atlas avait seulement 150 heures de vol ! Le 28 avril 2016, Airbus a confirmé qu'il y avait un problème et a annoncé une évaluation technique et industrielle approfondie pour trouver des solutions à court et à long terme en constatant des problèmes plus graves qu'initialement prévu. En attendant une solution définitive, le certificat de navigabilité délivré par l'EASA (European Aviation Safety Agency) qui exigeait une inspection tous les 200 hr, est passée actuellement à toutes les 20 heures. Ceci bien sûr limite en grande partie la mise en œuvre des avions déjà livrés.

Les gearbox des hélices concernées sont produites par la société italienne Avio Aero faisant partie du groupe General Electric (GE). Pour la conception et la production de ces nouvelles boîtes de vitesses la société italienne est entièrement soutenue par la société mère GE.

stil te leggen werd na onderzoek duidelijk dat er een probleem was met de gearbox van de Europrop International TP400-D6 motor. Op het ogenblik van het incident had deze Atlas maar 150 uren gevlogen! Airbus bevestigde op 28 april 2016 dat er een probleem is en kondigde een grondige technische en industriële evaluatie aan om oplossingen te vinden op zowel korte als lange termijn, daar de problemen ernstiger zijn dan aanvankelijk gevreesd. In afwachting van een definitieve oplossing werd een onderrichting inzake luchtwaardigheid door EASA (European Aviation Safety Agency) uitgevaardigd die een initiële inspectie na 200 uren en daarna om de 20 uren vereist. Dit beperkt natuurlijk in grote mate de inzetbaarheid van de reeds geleverde vliegtuigen.

De betrokken propeller gearboxes worden geproduceerd door het Italiaanse bedrijf Avio Aero een onderdeel van General Electric (GE). Bij het ontwerpen en de productie van de nieuwe gearboxes wordt het Italiaanse bedrijf volledig ondersteund door het moederbedrijf GE.

In juli 2016 meldt men dat wat de technische problemen betreft, die er alleen zijn bij de twee motoren waar de schroeven links draaien, er een oplossing in zicht is. Vanaf september zou er, dankzij de goede samenwerking tussen Airbus en Europrop International, een oplossing beschikbaar zijn waardoor de periode tussen inspecties niet alleen van 100 naar minstens 650 vlieguren wordt opgetrokken, maar waardoor ook, volgens Airbus, de gearbox het sterkste element van de TP400-D6 motor zal worden. De certificatie van de nieuwe gearbox door de EASA wordt verwacht in september.

Problemen met scheuren in de romp

Op 13 mei meldt het Duitse Ministerie van Defensie dat Airbus Defence & Space oudere onderdelen in de Duitse Atlassen vernieuwen nadat er scheuren werden ontdekt in de romp van een Franse Atlas.

Later wordt dan bekend dat Airbus Defence & Space ook aan de andere klanten heeft gevraagd om hun toestellen te controleren op scheuren. Volgens Airbus heeft dit probleem echter geen invloed op de vliegveiligheid van de Atlas.

Deze barsten zijn tevoorschijn gekomen na de laatste kwaliteitscontroles van Airbus, en het betreft een tot nu toe onbekend probleem in een aluminium legering. Dit probleem kan worden aangepakt tijdens normale onderhoudsbeurten of tijdens modernisering van het vliegtuig.

Benedikt Zimmer, voorzitter van het departement van Defensie in Duitsland dat voor aankopen van wapens



En juillet 2016, il est rapporté que, en ce qui concerne les questions techniques, Ce sont les moteurs dont les hélices tournant à gauche qui sont concernés et qu'il y a une solution en vue. En septembre, il y aurait, grâce à la bonne coopération entre Airbus et Europrop International, une solution par laquelle la période entre les inspections passerait non à 200hr mais à 650 hr; mais aussi que, toujours selon Airbus, la gearbox serait l'élément le plus solide du moteur TP400-D6. La certification de la nouvelle boîte de vitesses par l'AESA est prévue en septembre.

Problèmes de fissures dans le fuselage

Le 13 mai, le ministère allemand de la défense signale qu'Airbus Defence & Space répare certains éléments dans les Atlas allemands après que des fissures ont été découvertes dans le fuselage d'un Atlas Français.

Par la suite il est annoncé qu'Airbus Defence & Space a demandé également aux autres clients pour contrôler leurs avions pour des fissures. Selon Airbus ce problème n'a toutefois aucun effet sur la sécurité des vols de l'Atlas.

Ces fissures sont apparues après le dernier contrôle de qualité d'Airbus et il s'agit d'un problème inconnu jusqu'à présent concernant un alliage d'aluminium. Ce problème peut être solutionné au cours d'un entretien normal ou au cours de la modernisation de l'avion.

Benedikt Zimmer, président en Allemagne du département de la défense compétent pour les achats d'armes, a mis au courant les parlementaires du comité allemand de la défense des plans d'Airbus. Selon lui, les réparations peuvent être exécutées dans le cadre des modifications continues sur les 3 Atlas de la Luftwaffe. De toute façon, l'Allemagne ne va pas actuellement annuler l'achat des Atlas. Il est d'ailleurs prévu qu'avant la fin de cette année, une livraison de 4 à 6 Atlas aurait lieu.



Déploiement opérationnel

Capacités tactiques

Le 8 juin, l'Armée de l' Air a reçu son neuvième Atlas. Cet avion, le MSN033, est également le premier Atlas Français qui possède la capacité de transport tactique, comme le parachutage, le ravitaillement en vol et atterrir sur des pistes non asphaltées. D'autres nouveautés comprennent l'ajout de blindage pour le poste de pilotage et le système d'autodéfense de l'appareil. Il peut également être ravitaillé en vol, mais également alimenter d'autres appareils. La France devrait cette année encore recevoir



bevoegd is, heeft het Duitse parlementaire defensie-comité op de hoogte gebracht van de plannen van Airbus. De herstellingen kunnen volgens hem gebeuren als onderdeel van de voortdurende modificaties van de 3 Atlassen waarover de Luftwaffe nu beschikt. Hoe dan ook, Duitsland is momenteel niet van plan om de aankoop van de Atlas te annuleren. Het verwacht tegen het eind van dit jaar dat er nog 4 à 6 Atlassen zullen worden geleverd.

Operationele inzet Tactische mogelijkheden

Op 8 juni heeft de Armée de l' Air zijn negende Atlas ontvangen. Dit toestel, MSN033, is tevens de eerste Franse Atlas die geschikt is voor tactische transportopdrachten, zoals parachutages, bijtanken in vlucht en landen op onverharde strips. Andere nieuwe items omvatten het toevoegen van bepantsering voor de cockpit en een uitrusting voor de zelfverdediging van het toestel. Ook kan dit toestel in de lucht bijtanken, alsook andere toestellen van brandstof voorzien. Frankrijk verwacht dit jaar nog de levering van 2 bijkomende Atlassen in deze nieuwe versie. Eveneens zullen 3 Atlassen, die reeds in gebruik zijn, worden gemoderniseerd naar deze standaard.

L' Armée de l' Air en het DGA hebben 60 para's, 300 parachutes en grondinstallaties voorzien ter ondersteuning van een campagne om de tactische mogelijkheden van de A400M uit te testen. In totaal werden er 15 vluchten uitgevoerd tijdens deze campagne. De mogelijkheden voor tactische opdrachten worden geleidelijk uitgebreid. De MSN33 kan paletten en containers met een totaal gewicht van 8 T droppen, maar deze mogelijkheid zal opgevoerd worden tot 24 T tegen september. Het aantal manschappen die gelijktijdig gedropt kunnen worden zal eveneens opgevoerd worden naar 58 tegen het einde van dit jaar.

Bijtanken van helikopters

Op 21 juni maakt Airbus Defence & Space bekend dat het een oplossing meent te hebben gevonden voor het bijtanken van helikopters in vlucht door de Atlas. Door de luchtstroming achter de Atlas en door de

2 Atlas supplémentaires dans cette nouvelle configuration. De même 3 Atlas, qui sont déjà en cours d'utilisation, seront amenés à ce niveau.

L' Armée de l' Air et la DGA ont 60 parachutistes, 300 parachutes et les installations au sol pour assurer l'appui d'une campagne visant à tester les capacités tactiques de l'A400M. Au total il y a eu 15 vols exécutés au cours de cette campagne. Les capacités des missions tactiques seront progressivement élargies. Le MSN33 peut larguer des palettes et des conteneurs d'un poids total de 8T, mais

cette capacité passera à 24 T en septembre. Le nombre total d'hommes qui pourrait être largué en même temps va également passer à 58 à la fin de cette année.

Ravitaillement en vol des hélicoptères

Le 21 juin, Airbus Defence & Space a fait savoir qu'une solution a été trouvée pour le ravitaillement en vol des hélicoptères par l'Atlas. L'écoulement d'air derrière l'Atlas et la proximité des hélicoptères derrière la queue en forme de T de l'A400M ne permettaient pas le ravitaillement en vol d'un hélicoptère à l'aide d'un tuyau de carburant standard de 24,4 mètres.

Miguel Angel Morrell, responsable du département technique de l'AD&S, a déclaré que les essais en soufflerie montrent actuellement qu'un tuyau de carburant de 36,6 mètres permet de ravitailler les hélicoptères. Mais dès lors le tuyau devra être fabriqué dans une matière plus rigide et d'un diamètre plus petit que le modèle standard. Le problème, c'est que le carburant sera transféré plus lentement !

Les livraisons

Pendant les 6 premiers mois de cette année seulement 5 Atlas des 20 prévus ont été livrés. Parmi ceux-ci on retrouve



nabijheid van de helikopters bij de T-staart van de A400M kon het bijtanken van helikopters niet gebeuren met behulp van een standaard brandstofslang van 24,4 meter. Miguel Angel Morrell, hoofd van de technische afdeling van AD&S, verklaarde dat windtunneltests momenteel uitwijzen dat een brandstofslang van 36,6 meter het wel mogelijk maakt om helikopters bij te tanken. Maar dan moet de slang wel van stijver materiaal gemaakt zijn en een kleinere diameter hebben dan het standaardmodel. Probleem is wel dat hierdoor de brandstof trager zal worden overgepompt.

Leveringen

Er zijn tijdens de eerste 6 maanden van dit jaar slechts 5 Atlassen van de 20 voorziene afgeleverd. Hier zit MSN033

le MSN033, le premier Atlas de l'Armée de l' Air avec des capacités tactiques complètes.

Airbus a livré aujourd'hui 26 Atlas, à savoir 9 pour l'Armée de l' Air, 3 chacun respectivement pour la Luftwaffe et des Forces Aériennes turques, 8 pour la RAF et 3 pour la Force aérienne Malaisienne, qui le 9 juin a pris livraison lors d'une cérémonie officielle de son troisième Atlas. Entretemps, 148 exemplaires doivent encore être livrés.

A400M pour le 15e Wing

Au mieux, le 15e Wing recevra son premier A400M en 2019. Cela semble loin dans l'avenir, mais le passage du C130 à l'A400M est une affaire compliquée qu'on prépare déjà depuis des années. Comme depuis peu, on accélère ce processus, nous essayerons à partir de ce numéro de vous



wel bij, de eerste Atlas van de Armée de l' Air met volledige tactische capaciteiten.

Airbus heeft nu 26 Atlassen geleverd namelijk 9 FR, 3 TU, 3 GE, 8 RAF en 3 voor de Maleisische luchtmacht. Intussen moeten er nog 148 exemplaren worden afgeleverd.

A400M voor de 15 Wing

In het beste geval ontvangt de 15 Wing de eerste A400M in 2019. Dat lijkt nog ver in de toekomst, maar de overschakeling van C130 naar de A400M is een hele klus en men is reeds jaren bezig met de voorbereiding. Maar nu schakelt men in een hogere versnelling en we zullen u vanaf dit nummer trachten te informeren over de vooruitgang van het Belgo-Luxemburgse luik.

Hoewel het niet in zoveel woorden vermeld staat in het Strategisch Plan voor Defensie 2030, mag men er van uitgaan dat de 15 Wing in Melsbroek zal blijven met de komst van de A400M. Concrete bouwplannen voor de nodige infrastructuur zijn echter nog niet goedgekeurd. De inplanting van de nieuwe infrastructuur zou zich ten oosten van de loods van de luchtvaartpolitie bevinden. Men is begonnen met het opkuisen van de grond die vervuild zou zijn door een vroegere brandstofopslagplaats.

renseigner sur les progrès du volet belgo-luxembourgeois.



Kapitein VI Julien "Juju" Gillis aangeduid als "Exchange Pilot" bij de RAF

We hebben vernomen dat Kapitein VI Julien (Juju) Gillis aangeduid werd door Defensie om, in Frankrijk en Groot-Brittannië, de opleiding tot instructeur op A400M te volgen. Hij is toegekomen in de 15 Wing in 2007 en is boordcommandant C130H sinds 2012 en instructeur sedert 2016. In totaal heeft hij 3000 uren C130H.

We vroegen zijn reactie op dit nieuws.

Inderdaad, ik heb het geluk om gekozen te zijn als "exchange pilot" op A400M "Atlas" bij de RAF. Ik verwacht binnenkort de officiële bevestiging van mijn initiële opleiding in Frankrijk. Ik zal inderdaad opgeleid worden van september tot november 2016 op de Vliegbasis Orleans. Des cursussen worden gegeven door Franse militaire instructeurs in de schoot van de CIET (Centre Instruction des Équipages de Transport). Deze opleiding omvat zowel een theoretische als een praktisch deel op FFS (Full Flight Simulator) alsook in vlucht op vliegtuigen van de Franse Luchtmacht. Ik zal dus twee maanden op de basis van Orleans verblijven in gezelschap van een piloot van de Spaanse Luchtmacht als kompaan.

Na het beëindigen van die cursus verhuis ik eind dit jaar naar Engeland. Ik zal gestationeerd zijn op de basis van Brize Norton, die de belangrijkste basis is van het Tactisch en Strategisch Luchttransport van de RAF. Ik ben daar aangeduid voor het 24 Smd op A400M. Het 24ste is het smaldeel waarin de instructeurs A400M samengebracht zijn. Op termijn zal ik dus instructeur A400M worden in de schoot van de RAF.

Het doel van deze uitwisseling is à fortiori om terug te keren als instructeur A400M in het 20 Smd. Maar eveneens om bij te dragen tot het in dienst nemen van de A400M door mijn ervaringen, opgedaan op een operationele basis met A400M, te delen met de Generale Staf en Defensie.

Ik neem mijn ganse familie mee naar de andere kant van het Kanaal: mijn echtgenote Isabelle en mijn dochters Camille (4) en Manon (1 1/2).



Le Capitaine Avi Julien «JuJu» Gillis désigné comme «Exchange Pilot» à la RAF

Nous avons appris que le Capitaine Avi Julien (Juju) Gillis a été désigné par la Défense pour suivre en France et en Grande Bretagne, la formation d'instructeur sur A400M. Il est arrivé au 15e Wing en 2007. Il est commandant de bord sur C130H depuis 2012 et instructeur depuis 2016. Il totalise 3000h de vol sur C130H. Nous avons demandé sa réaction à cette nouvelle.

En effet, j'ai eu la chance d'être sélectionné pour la place de « exchange pilot » sur A400M "Atlas" à la RAF. J'attends à ce jour la confirmation officielle de ma formation initiale en France. En effet, je serai formé de septembre à novembre 2016 à la Base Aérienne d'Orléans. Ces cours sont donnés par des instructeurs militaires français au sein du CIET (Centre Instruction des Équipages de Transport). Cette formation comprend une partie théorique ainsi que pratique sur FFS (Full Flight Simulator) mais également en vol sur les appareils de l'Armée de l'Air. Je resterai donc 2 mois sur la base d'Orléans en compagnie d'un pilote de la Spanish Air Force comme binôme.

Au terme de ce cours je déménagerai en Angleterre à la fin de cette année. Je suis muté sur la base de Brize Norton qui est la base principale du Transport Aérien Tactique et Stratégique de la RAF.

Je serai affecté au 24 Sqn sur A400M. Le 24 Sqn est l'escadrille qui regroupe les instructeurs A400M. A terme, je suis donc destiné à devenir instructeur A400M au sein de

la RAF.

Le but de cet échange est à fortiori de revenir comme instructeur A400M à la 20 Escadrille mais également de faciliter la mise en service de l'A400M au sein de la Défense en aidant l'État Major par mon expérience sur une base opérationnelle utilisant l'Atlas.

J'emmène de l'autre côté de la Manche toute ma famille : mon épouse Isabelle ainsi que mes filles Camille (4) et Manon (1 1/2).



15 Wing in/en 2016



Airlift Bloc Training in Frankrijk

De jaarlijkse oefening "Airlift Block Training" (ABT) verliep dit jaar van 9 april tot 7 mei 2016. Deze joint oefening werd geleid door 15 Wing met eenheden van de Land en Medische component in steun, voornamelijk het Training Centrum Para van Schaffen. Het voornaamste doel was het voorbereiden op een ontplooiing type "Non-Combattant Evacuation Operation" (NEO), het opereren vanop een "Deployed Operating Base" (DOB) en het op peil brengen en consolideren van de tactische kwalificaties van de bemanningen C-130. Hiervoor werden in de eerste week twee en daarna drie C-130's ontplooid naar Tarbes.

De oefenperiode werd opgesplitst in tweemaal twee weken. Gedurende twee weken konden telkens ongeveer 120 personen van de 15 Wing (waaronder zes bemanningen C-130) en van de paracommando's deelnemen aan de ABT. In het totaal werden 120 C-130-vluchten uitgevoerd. Er werden opdrachten uitgevoerd om personeel en materieel te droppen, werd er geoefend op formatievliegen, "Short Field Operations" (SFO) en nachtvluchten met "Night Vision Goggles" (NVG).

De omgeving van Tarbes was zeer geschikt voor de doelstellingen van de ABT: verschillende vliegvelden en dropzones in de nabijheid en de mogelijkheid om vluchten in de Pyreneeën te maken. Door de grote inzet van het technisch personeel was de beschikbaarheid van drie C-130's hoog. Alle aanwezige bemanningen kon zich dan ook bijna volledig herkwalificeren in alle disciplines.

Het Belgische detachement opereerde vanop de burgerluchthaven van Tarbes wat de nodige veiligheidsmaatregelen met zich mee bracht. Het commandocentrum werd bijvoorbeeld 24 op 24 bewaakt en het personeel moest dagelijks via de scanners van de luchthavenbeveiliging passeren. Dankzij goede contacten met de lokale autoriteiten, konden de Belgische vluchten flexibel ingepland worden tussen het bestaande luchtverkeer. Na een maand intensieve operaties kon alle personeel tevreden naar huis terug. Volgens majoor P. Wijffels, bevelhebber van het 20 Smaldeel, was de ABT 2016 een geslaagde oefening die broodnodig was om de paraatheid van 15 Wing te behouden.

Airlift Bloc Training en France

L'exercice annuel «Airlift Block Training» (ABT) s'est déroulé cette année du 9 avril au 7 mai 2016. Cet exercice joint était dirigé par le 15 Wing avec le support d'unités des composantes Terre et Médicale dont l'aide primordiale du Centre d'Entraînement Para de Schaffen. Les objectifs principaux étaient: la préparation d'un déploiement du type «Non-Combattant Evacuation Operation» (NEO), opération à partir d'un «Deployed Operating Base» (DOB) et la consolidation des qualifications tactiques des équipages C-130. A cet effet, la première semaine deux, puis trois C-130 ont été déployés à Tarbes.

La période d'entraînement a été scindée en deux fois deux



semaines. Pendant deux semaines, quelques 120 personnes du 15 Wing (dont six équipages C-130) et des paracommandos ont pu participer à l'ABT. Un total de 120 vols ont été effectués. Des missions comprenaient des largages de personnel et de matériel, des entraînements au vol en formation, des «Short Field Operations» et des vols de nuit avec «Night Vision Goggles». (NVG).

L'environnement à Tarbes répondait bien aux objectifs de l'ABT: différents aérodromes et zones de largages dans les environs et la possibilité d'effectuer des vols dans les Pyrénées. L'engagement substantiel du personnel technique a permis une disponibilité très importante des C-130. Tous les équipages ont donc pu se requalifier dans toutes les différentes disciplines.

Le détachement belge opérait depuis l'aérodrome civil de Tarbes, ce qui a nécessité des mesures de sécurité adaptées. Le centre de commandement, par exemple, était gardé 24 Hrs sur 24 et le personnel devait passer quotidiennement par des scanners de la sécurité de l'aérodrome. Grâce à des bons contacts avec les autorités locales, les vols belges ont pu être souplement coordonnés avec le trafic existant.

Après un mois d'opérations intensives, tout le personnel pouvait rentrer à la maison. D'après le major P. Wijffels, commandant de la 20e Escadrille, l'ABT 2016 a été un exercice réussi qui était absolument nécessaire pour maintenir l'opérationnalité du 15 Wing.



Bezoek aan vluchtelingenkamp in Turkije – (LTAJ)

Op zaterdag 23 april bracht een ERJ (boordcommandant G. Put en A. Vercauteren) een gezelschap van de EU naar Giziantep (in Anatolië, TU). Het gezelschap werd geleid door Donald Tusk, de voorzitter van de Europese Raad en Frans Timmermans, vicepresident van de EU-commissie. Hun bezoek viel samen met dat van de Duitse kanselier Angela Merkel. De Turkse eerste minister A. Davutoğlu leidde de Europese bezoekers rond in het nieuwste vluchtelingenkamp voor Syriërs betaald door de EU.



Minister D. Reynders naar Irak

Op maandag 2 mei bracht de ERJ CE-01 minister D. Reynders naar Amman (boordcommandant A. Grossiels) met een gevolg van twaalf man. 's Anderdaags werd de reis om veiligheidsredenen verder gezet met een C-130 (boordcommandant J. Gillis) voor een blitzbezoek aan Bagdad. Hij ontmoette er de leiders van Irak en de Belgische militairen die training geven aan Irakezen. Op woensdag 4 mei bracht de Embraer het gezelschap veilig terug naar Melsbroek.

Nieuw smaldeel in de Vliegroepe

Naast de vliegende Smaldelen 20ste en 21ste bestond er het Smaldeel "Operations & Training". Dat laatste kreeg onlangs zijn oude bekende naam "Transport Conversion Unit" (TCU) terug. Het vierde smaldeel dat nu werd opgericht kreeg de naam "Operations Management Sqn" (Ops Mgt Sqn). Het smaldeel heeft drie secties nl. Plans, Current Ops (met WingOps, Meteo en Loading) en Mission Support (met o.a. Documentatie, Travel Office en Intel).

De bevelvoering in de Vlieggroep ziet er nu als volgt uit:
Comd: LtKol VI Kurt Deprez - 20 Smd: Maj Peter Wijffels - 21 Smd: Cdt VI Jean-François Beguin
Smd TCU : Maj VI Thomas Deberdt - Smd Ops Mgt: Cdt VI Lesley Peeters

19de Indian Day Motorrally

Op zaterdag 21 mei was de 15 Wing de basis van Melsbroek "the place to be" voor de motorrijders voor ongeveer 1.200



Visite à un camp de réfugiés en Turquie – (LTAJ)

Le samedi 23 avril un ERJ (Commandant de bord G. Put et A. Vercauteren) a emmené une délégation de l'UE vers Gaziantep (en Anatolie, TU). Cette délégation était menée par Donald Tusk, Président du Conseil européen et Frans Timmermans, vice-président de la commission européenne. Leur visite correspondait avec celle de la Chancelière allemande Angela Merkel. Le premier ministre turc A. Davutoğlu a guidé les visiteurs européens dans le tout nouveau camp de réfugiés syriens financé par l'UE.

Le ministre D. Reynders vers l'Irak

Le lundi 2 mai, l'ERJ CE-01 emmenait le ministre D. Reynders et une délégation de 12 personnes à Amman (Commandant de bord A. Grossiels). Pour des raisons de sécurité, le voyage s'est poursuivi le lendemain en C-130 (Commandant de bord J. Gillis) pour une visite éclair à Bagdad. Il y a rencontré les dirigeants de l'Irak et les militaires belges qui fournissent l'entraînement aux Irakiens. Le 4 mai, L'Embraer ramenait la délégation à Melsbroek en toute sécurité.

Une nouvelle escadrille au sein du Groupe de Vol

En plus de la 20 et de la 21 escadrille, il y avait au groupe de vol l'escadrille "Operations & Training". Récemment, cette dernière a retrouvé son ancienne appellation "Transport Conversion Unit" (TCU) et une quatrième escadrille fut créée, nommée "Operations Management Sqn" (Ops Mgt Sqn). Cette escadrille se compose de trois sections: Plans, Current Ops (avec WingOps, Meteo et Loading) et Mission Support (avec les cellules Documentation, Travel Office et Intel).

Le commandement du GpVol se compose



motorrijders en 600 sympathisanten. Voor deze editie was gekozen voor een rally naar Haspengouw: het oude militair vliegveld van Brustem. Bij terugkomst werden de motorrijders vergast op een BBQ met drank en muziek. Zij kijken nu reeds vooruit naar de 20ste editie in 2017! De goede werken van de 15 Wing zullen wel bediend worden.

15 Wing in steun voor de inzet van F-16's tegen IS

In opvolging van de Nederlandse F-16's zullen zes Belgische F16's ingezet worden in de strijd tegen de Islamitische Staat (IS) vanaf de Jordaanse basis Azraq. Voordien reeds werden tussen juli 2014 en juni 2015 Belgische F-16's ingezet vanaf Azraq tegen IS, maar toen uitsluitend boven Irak. Vanaf juli 2016 zullen ze zowel boven Irak als boven Syrië operaties



uitvoeren.

De aflossing met de Nederlanders gebeurde via luchttransport en werd gecoördineerd door het EATC van Eindhoven. De Belgische voorwacht werd op 17 en 24 juni met Embraer naar Jordanië gebracht. Drie C-130's brachten munitie ter plaatse terwijl groot materiaal met een reusachtige Russische Antonov 124 overvlogen werd.

De zes F-16's vertrokken op maandag 27 juni van op Kleine-Brogel terwijl het ondersteunend personeel met een DC-10 van Eindhoven naar Azraq vloog.

Op maandag 27 juni vloog opnieuw een Embraer naar Azraq met generaal F. Vansina, bevelhebber van de Luchtcomponent, met enkele stafofficieren en journalisten om er 's anderendaags de ceremonie bij te wonen van de overname van de opdracht door het Belgische F-16 detachement van het Nederlandse. Het Nederlands detachement voerde de opdracht boven Irak en Syrië uit van oktober 2015 tot juni 2016. De Belgen zullen de opdracht verder zetten vanaf juli 2016 tot einde juni 2017. Gedurende die 12 maanden zal de bevoorrading en aflossing van het personeel hoofdzakelijk verzekerd worden door vliegtuigen van de 15 Wing.

EK Voetbal in Frankrijk

Zoals twee jaar geleden voor het WK in Brazilië wensten verschillende Belgische prominenten onze nationale voetb ploeg aan te moedigen in Frankrijk. Ook nu werd gebruik gemaakt van de vliegtuigen van de 15 Wing om

comme suit:

Comd: LtCol Avi Kurt Deprez - 20 Esc: Maj Avi Peter Wijffels - 21 Esc: Cdt Avi Jean-François Begui - Esc TCU: Maj Avi Thomas Deberdt - Ops Mgt Sqn: Cdt Avi Lesley Peeters

19e Indian Day Motor rally

Le samedi 21 mai, le 15 Wing base de Melsbroek était «the place to be» pour les motards et ce, pour environ 1.200 motards et 600 sympathisants. Pour cette édition le parcours retenu était un rallye vers la Hesbaye: l'ancien aérodrome militaire de Brustem. A leur retour les participants profitaient d'un BBQ avec boissons et musique. Nous allons déjà vers la 20e édition en 2017! Les œuvres du 15 Wing seront bien servies.

15 Wing en support de l'engagement des F-16's contre IS

Succédant aux F16 hollandais, six F-16 belges sont mis en œuvre dans le combat contre l'État Islamique (IS) et ce, depuis la base jordanienne d'Azraq. Par le passé, entre juillet 2014 et juin 2015, les F-16 belges ont déjà été mis en œuvre depuis Azraq contre l'IS, mais à ce moment exclusivement au-dessus de l'Irak. A partir de juillet 2016 ils effectuent des opérations tant au-dessus de l'Irak que de la Syrie.

La relève avec les Hollandais s'est effectuée par transport aérien coordonné par l'EATC d'Eindhoven. L'avant-garde belge a été acheminée par Embraer vers la Jordanie entre le

17 et le 24 juin. Trois C-130 ont transporté les munitions alors que le gros du matériel a été amené sur place par un gigantesque Antonov 124 russe.

Les six F-16 ont décollés le lundi 27 juin de Kleine-Brogel alors que le personnel de support a été acheminé par un DC-10 depuis Eindhoven vers Azraq.

Le lundi 27 juin, un Embraer a de nouveau rejoint Azraq avec le général F. Vansina, commandant de la Composante Air, quelques officiers d'état-major et des journalistes pour participer, le lendemain, à la cérémonie de relève de la mission des Hollandais par le détachement F-16 belge. Le détachement hollandais a effectué la mission au-dessus de l'Irak et de la Syrie d'octobre 2015 à juin 2016.

Les Belges continueront la mission de juillet 2016 à fin juin 2017.

Pendant ces 12 mois, le réapprovisionnement et les relèves seront principalement assurés par des avions du 15 Wing.

CE de Football en France

Comme il y a deux ans, pour la CM au Brésil, différentes personnalités belges souhaitaient encourager notre équipe nationale en France. Cette fois encore des avions du 15 Wing ont été utilisés pour les déplacements vers différentes compétitions. C'est ainsi que le Falcon 900 a transporté le Premier ministre Michel vers Lyon pour le premier match contre l'Italie et le Roi Philippe à Bordeaux pour le match contre l'Irlande. Et le dimanche 26 juin, un Falcon 20 a transporté le Ministre Reynders vers Toulouse pour y



zich te verplaatsen naar de verschillende wedstrijden. Zo brachten een Falcon 900 Premier Michel naar Lyon voor de eerste wedstrijd tegen Italië en Koning Philip naar Bordeaux voor de match tegen Ierland. En op zondag 26 juni bracht een Falcon 20 Minister Reynders naar Toulouse om de overwinning op Hongarije bij te wonen.

De “European Training Mali” (EUTM)

Sinds 2013 neemt België deel aan de EUTM (2013-2018) die ongeveer 580-tal militairen bevat van 36 verschillende nationaliteiten.

Op 3 juli werd de Belgische brigadegeneraal E. Harvent aangesteld als bevelhebber van de EUTM. De ceremonie werd bijgewoond door de generaals C. Van de Voorde (kabinetchef van minister van Defensie S. Vandepuut) en M. Compennol (Chef Operaties & Training van Defensie).

Op zondag 3 juli vertrok de Airbus A321 rond om 2u 's morgens in Melsbroek met een 40-tal passagiers aan boord naar Bamako via Dakar. Nog dezelfde dag rond middernacht landde de A321 terug op Melsbroek. Om de opdracht veilige en vlot te laten verlopen werden twee bemanningen ingezet (boordcommandanten T. Flamant en T. Dewulf)

In totaal zijn er 175 Belgische militairen ontplooid in Mali. Om de vier maanden worden zij omgewisseld door de A321. Om de twee weken wordt bevoorrading naar Bamako gebracht door een C-130 van het 20 Smaldeel of door een vliegtuig van de andere EATC-naties.

De Falcon 900 naar Mongolië

Van tot 14 tot 16 juli bracht de Falcon 900 (boordcommandant K. De Baets) minister van Buitenlandse Zaken D. Reynders naar Ulaanbaatar hoofdstad van Mongolië voor de Aziatische-Europese top

Herdenking ongeval CH06 in Eindhoven

Op 15 juli 1996, een mooie zomerdag, iets na zes uur in de namiddag, ging het grondig mis bij de landing van de CH06 op vliegbasis Eindhoven. De C-130 stortte neer naast de landingsbaan en brandde volledig uit. Het vliegtuig was om 15u55 opgestegen in Rimini (It), met aan boord 37 Nederlandse militaire passagiers, leden van het Fanfarekorps van de Koninklijke Landmacht, en 4 bemanningsleden. Vierendertig personen, waaronder de vier bemanningsleden, kwamen hierbij om het leven. Zeven inzittenden werden zwaar gewond.

De Stichting Hercules Ramp, opgericht door de nabestaanden, houdt jaarlijks een herdenkingsplechtigheid

participer à la victoire contre la Hongrie

Le Falcon 900 vers la Mongolie

Du 14 au 16 juillet, le Falcon 900 (Commandant de bord K. De Baets) a amené le ministre des Affaires Etrangères D. Reynders à Oulan-Bator en Mongolie pour y participer à une rencontre Asie- Europe (ASEM)

L’ “European Training Mali” (EUTM)

Depuis 2013, la Belgique participe à l’EUTM (2013-2018) comprenant environ 580 militaires, de 36 nationalités différentes. Le 3 Juillet, le Général de Brigade belge, E. Harvent a été nommé commandant de l’ EUTM. La cérémonie a été suivie par les généraux C. Van de Voorde (Chef de Cabinet du ministre de la Défense S. Vandepuut) et M. Compennol (Chef Opérations et Entraînement de la Défense)

Le dimanche 3 Juillet, vers 2 heures du matin, l’Airbus A321 quittait Melsbroek avec quelques 40 passagers à bord à destination de Bamako via Dakar. Vers minuit du même jour, l’A321 était de retour à Melsbroek. Pour en assurer le



bon déroulement en toute sécurité, deux équipages ont été utilisés pour effectuer cette mission (commandants de bord T. Flamant et T. Dewulf)

Au total il y a 175 soldats belges déployés au Mali. Tous les quatre mois, l’ A321 en assure la relève. Toutes les deux semaines, le ravitaillement est amené vers Bamako, soit par un C-130 de la 20^{ème} Escadrille, soit par un avion d’une autre nation EATC.

Commémoration de l’accident du CH06 à Eindhoven

Le 15 juillet 1996, une belle journée d’été, peu après 18h, l’atterrissage du CH06 à la base d’Eindhoven ne s’est absolument pas déroulé comme prévu. Le C-130 s’est écrasé à côté de la piste et a complètement brûlé. L’avion avait décollé de Rimini avec à son bord 37 militaires hollandais, membres de la Fanfare Royale de la Force Terrestre et quatre membres d’équipage. Trente-quatre personnes, dont les quatre membres d’équipage, ont péri dans l’accident. Sept autres passagers ont gravement été accidentés.

Chaque année, la “Fondation Hercules Ramp” constituée par les familles des victimes, se réunit à la base d’Eindhoven sur les lieux proches de l’accident où a été érigé un monument à la mémoire des victimes. Chaque fois, il s’agit d’une très simple cérémonie à laquelle assistent les familles des victimes en compagnie des survivants de l’accident. Depuis quelques années, plusieurs Old Timers participent également avec d’anciens collègues de l’équipage belge à cette cérémonie.



bij een monument dat opgericht werd op de vliegbasis Eindhoven, nabij de plaats van het ongeval. Het is steeds een ingetogen plechtigheid die wordt bijgewoond door de nabestaanden van de omgekomen militairen, naast de overlevenden van de ramp. Sinds jaren woonden ook enkele Old Timers, ex-collega's van de Belgische bemanningsleden, deze plechtigheid bij. Betwistingen na het ongeval tussen de nabestaanden en de militaire overheden over de communicatie, het onderzoek, de verantwoordelijkheden, enz... maakten dat de betrokkenheid van de militairen bij deze plechtigheid beperkt was tot een passieve steun van de Vliegbasis Eindhoven, en dat er tot op heden geen officiële



militaire delegaties aanwezig waren.

Op 15 juli 2016, twintig jaar later, zijn de gevoeligheden blijkbaar afgenomen en ziet men in langs beide kanten dat de nodige lessen getrokken zijn en dat men vanaf nu naar de toekomst moet kijken. Dit leidde er toe dat op die vrijdagmiddag een kleine delegatie aanwezig was van zowel de Nederlandse Strijdkrachten als van de 15 Wing. Voor de Nederlandse Defensie werd een bloemenkrans neergelegd door plaatsvervangend commandant der strijdkrachten, de viceadmiraal Rob Bauer, samen met de

Jusqu'à ce jour, des polémiques entre les familles des victimes et les autorités militaires à propos des problèmes de communication, de l'enquête, des responsabilités, etc..., expliquent que l'assistance des militaires s'est limitée à un soutien passif de la base d'Eindhoven et qu'aucune délégation militaire n'était présente à la cérémonie.

Vingt ans plus tard, ce 15 juillet 2016, une diminution des susceptibilités des uns et des autres a permis de réaliser que les leçons de cet accident ont été tirées et qu'il faut dorénavant regarder vers le futur. C'est ce qui explique la présence ce vendredi après-midi d'une petite délégation des Forces armées des Pays-bas et du 15e Wing.

Une gerbe de fleurs a été déposée au nom de la Défense des Pays-Bas par le Vice-amiral Rob Bauer, adjoint du Commandant des Forces armées hollandaises et le commandant de la base d'Eindhoven, le Colonel Elanor Boekholt-O'Sullivan.

Le Colonel Avi BEM Patrick Mollet Ir a déposé une gerbe



au nom du 15e Wing. Il était accompagné par l'adjutant de Corps, l'Adjudant Chef Piet Pirryns et de Serge Smets, le

commandant van de vliegbasis Eindhoven, kolonel Elanor Boekholt-O'Sullivan. Voor de 15 Wing werd een krans neergelegd door de kolonel vlieger SBH Ir Patrick Mollet, bijgestaan door de korpsadjutant adjudant chef Piet Pirryns en de korpskorporaal Serge Smets. De delegatie van de 15 Wing werd vervolledigd door generaal vlieger b.d. René Hoeben, (voorzitter vzw Dakota), kolonel vlieger b.d. Rudy Geirnaerts (voorzitter Old Timers) en Marc Henne.



caporal de Corps.

Le Lt-Gen Avi e.r. René Hoeben, (président de l'a.s.b.l. Dakota), le Colonel Avi e.r. Rudy Geirnaerts (président Old Timers) et Marc Henne complétaient la délégation du 15e Wing.

Quelques anciens et fidèles du 15e Wing, tels Fernand et Rik Hollanders, étaient également de la partie. Cela vaut la peine de souligner que les organisateurs de la cérémonie aient demandé à Fernand Hollanders et trois autres personnes d'énumérer la liste des défunts.



Een nieuwe bevelhebber voor de 15 Wing

Op 14 juli 2016 werd tijdens een militaire plechtigheid in Melsbroek het commando van de 15 Wing overgedragen aan de Kolonel VI SBH Ir Tanguy FLAMANT. De vertrekkende bevelhebber Kolonel I SBH Ir Patrick Mollet had de leiding over deze eenheid sinds oktober 2013. Onder zijn commando werden alle Belgische militaire luchttransportmiddelen onder operationele controle van het European Air transport Command (EATC) geplaatst, werd de A321 operationeel, slaagde de wing met groot succes in de NATEVAL (Nationale Evaluatie) van COMOPSAIR en werden meerdere staatsbezoeken ondersteund. Hoogtepunt hiervan was het dubbele bezoek van president Obama aan België. Eind juli doet de Kolonel Mollet mutatie naar het EATC om daar de Functional Division te leiden en de Belgian Senior Representative (BE SNR) te worden. Dakota vzw wenst hem het allerbeste en dankt hem voor zijn interesse en blijvende steun gedurende de afgelopen jaren.



Un Nouveau commandant pour le 15 Wing

Le 14 Juillet, 2016, au cours d'une cérémonie militaire à Melsbroek, le commandement du 15e Wing a été remis au Colonel Avi BEM Tanguy FLAMANT Ir. Le commandant sortant, le Colonel BEM Patrick MOLLET Ir, était en charge de cette unité depuis Octobre 2013. Sous son commandement, tous les moyens de transport aérien militaire belge ont été placés sous le contrôle opérationnel du European Air transport Command (EATC), l'A321 est devenu opérationnel, le wing a réussi avec beaucoup de succès le NATEVAL (Evaluation Nationale) de COMOPSAIR et plusieurs visites d'État ont été prises en charge, dont le plus prestigieux était la double visite du Président OBAMA à la Belgique. Fin juillet, le Colonel MOLLET fait mutation à l'EATC pour y diriger la «Functional Division» et devenir le «Belgian Senior Representative» (BE SNR). L'a.s.b.l. Dakota lui souhaite le meilleur en le remerciant pour son intérêt et son soutien continu au fil des ans.

Wie is de nieuwe Commandant van de 15 Wing

Kolonel Vlieger Ingenieur Tanguy FLAMANT wordt in 1985 opgenomen in de 140ste Promotie Polytechniek aan de Koninklijke Militaire School. Einde 1991, als gediplomeerd burgerlijk ingenieur in luchtvaartmechanica, zet hij zijn pilootopleiding verder, en hij krijgt zijn vleugels in 1992. Na de OCU in Beauvechain start hij in januari 1994 zijn loopbaan in de 15 Wing Luchttransport.

Van september 1997 tot juni 1998, volgt hij met succes de hogere staf cursus aan het KHID (Koninklijk Hoger Instituut voor Defensie). In 2005 volgt hij een vorming testpiloot bij EPNER (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception) te Istres (FR).

In de 15 Wing vervulde hij de functies van officier Ops& Trg, Commandant Ops & Trg Smd en Commandant Vlieggroep. Zijn periodes in de 15 Wing worden afgewisseld met staffuncties op de generale staf en COMOPSAIR, telkens in verband met Luchtransport.

In 2010 werd hij in TOULOUSE geïntegreerd in het A400M Flight Test Team, om er deel te nemen aan de militaire certificatie en kwalificatie-activiteiten. In november 2011, was hij de eerste Belgische piloot om met een A400M te vliegen.

Kolonel Vlieger Tanguy FLAMANT is boordcommandant op A321 en A330 en totaliseert meer dan 6100 vlieguren, waarvan meer dan 4000 op C130, vliegtuig waarop hij alle kwalificaties behaalde.

Qui est le nouveau commandant du 15 Wing

Le Colonel Aviateur Ingénieur Tanguy FLAMANT rejoint la 140e promotion Polytechnique de l'Ecole Royale Militaire en 1985. En 1991, diplôme ingénieur civil en mécanique aéronautique, il poursuit son entraînement de pilote et obtient ses ailes en 1992. A la fin l'OCU à Beauvechain il débute sa carrière au 15e Wing de Transport Aérien en janvier 1994.

De septembre 1997 à juin 1998, il suit avec succès le Cours supérieur d'état-major à l'IRSD (Institut Royal Supérieur de Défense).

En 2005 il suit la formation pilote d'essai à l'EPNER (École du

Personnel Navigant d'Essais et de Réception) à Istres (FR)

Au 15 Wing il assume les fonctions de Officier Ops&Trg, Commandant de l'Esc Ops&Trg et de Commandant du Groupe de Vol. Ses périodes au 15 Wing sont alternés par différentes fonctions à l'état-major général et COMOPSAIR, toutes en relation avec le transport aérien.

En 2010 il est intégré dans le Flight Test Team A400M, établi à Toulouse pour y participer aux activités de certification et qualification militaire. En novembre 2011, il devient le premier pilot belge à voler sur A400M.

Le Colonel Aviateur Tanguy FLAMANT est de commandant de bord sur A321 et A330 et totalise plus de 6100 heures de vol, dont plus de 4000 heures sur C-130, avion sur lequel il a obtenu toutes les qualifications.



21-7-2016

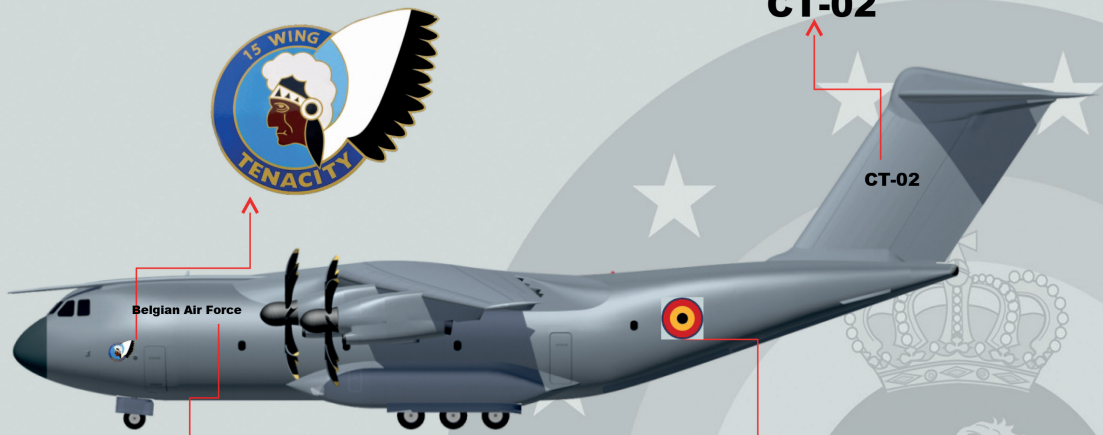
**Nationale
feestdag**

**Fête
Nationale**

The future



DEFENSIE
LA DÉFENSE



CT-02

CT-02

Belgian Air Force

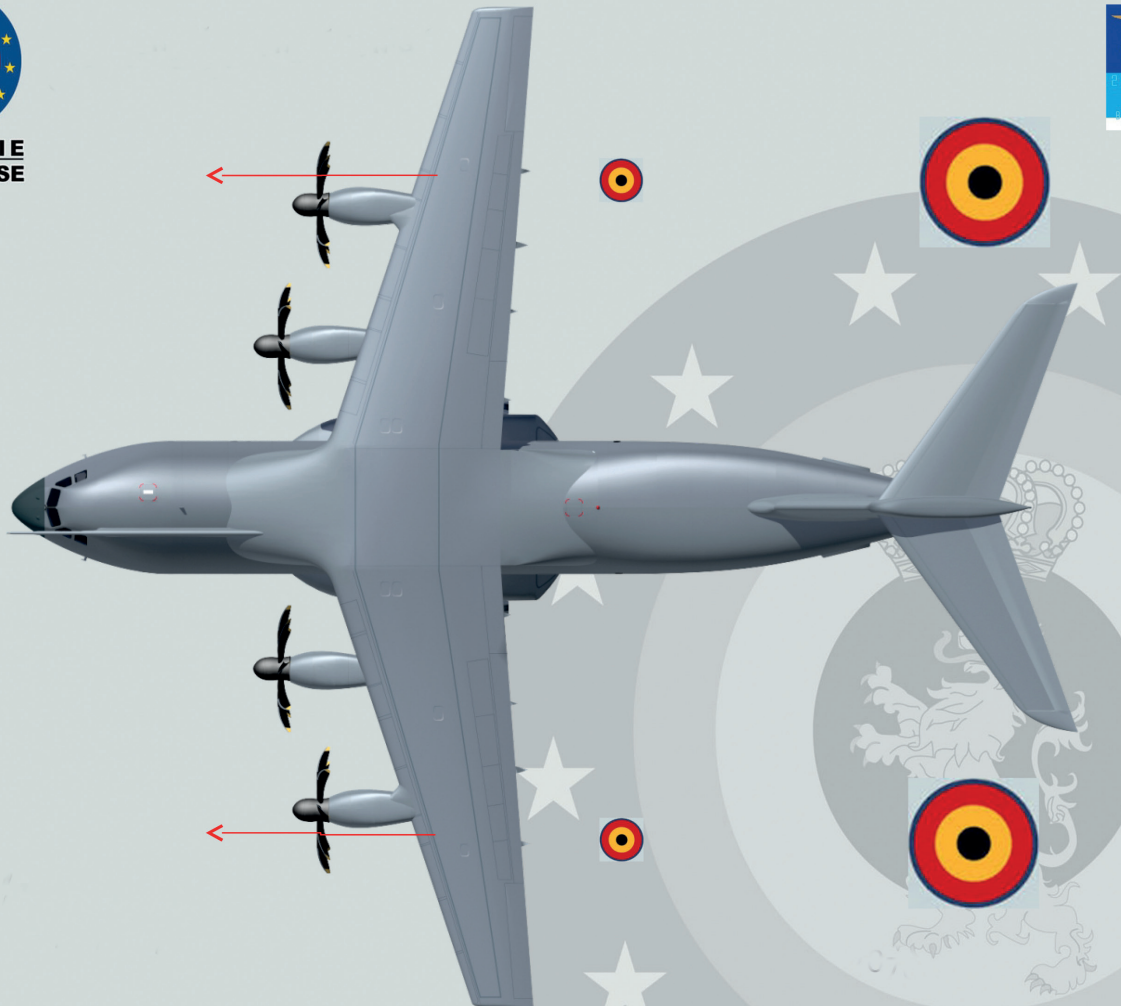
Belgian Air Force



.be



DEFENSIE
LA DÉFENSE



.be