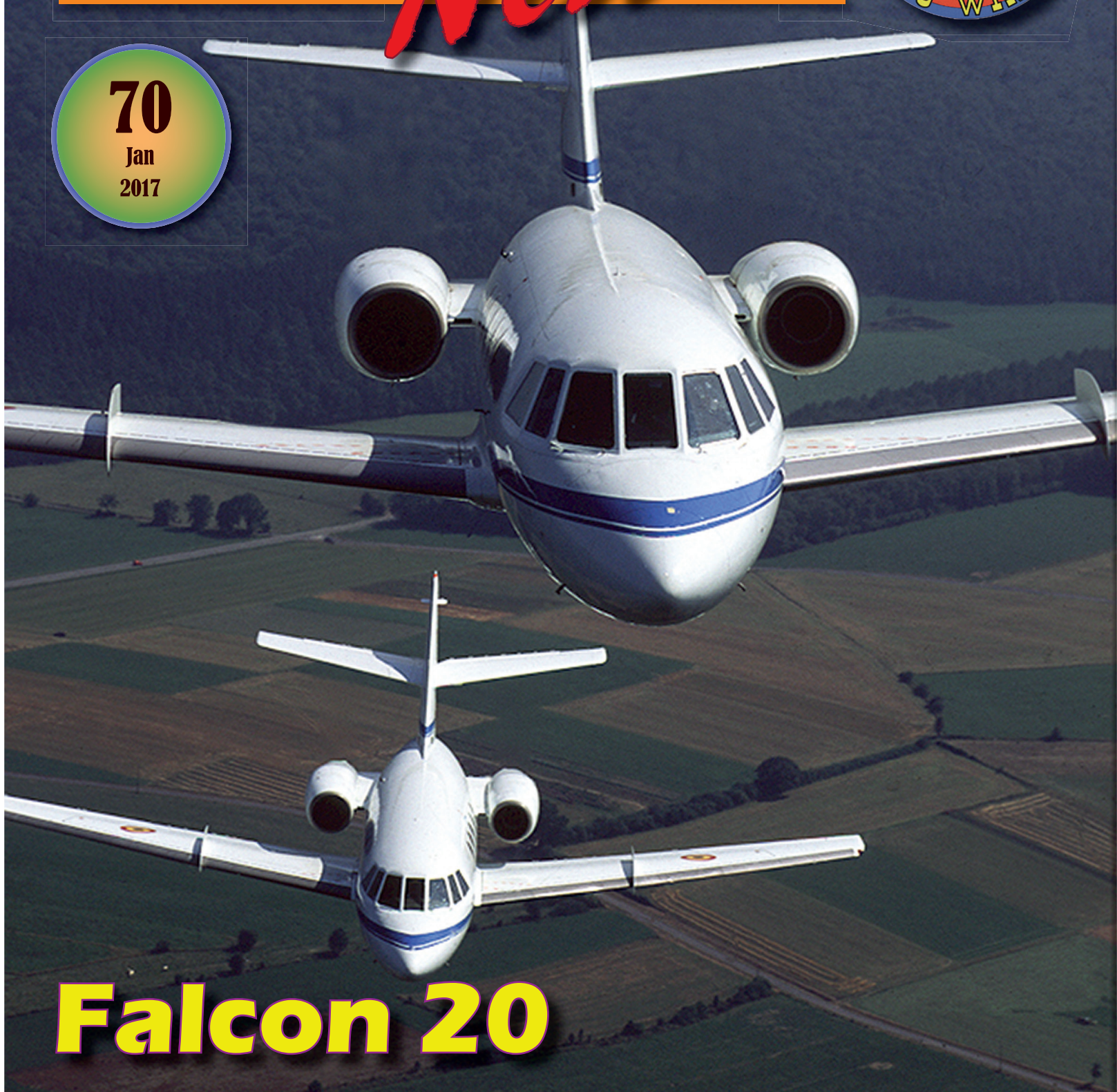


# DAKOTA

*News*



**70**  
Jan  
2017



## **Falcon 20**

## **Maintenance**



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](mailto:secretariaat@dakota15wing.be)

Openingsuren: maandag & donderdag,  
van 14 tot 18U

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" :

15 Euro te storten op rekening nr. IBAN

BE11 4381 0641 2148 van de VZW

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

Webmaster : Vic Beliën

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

**Rédaction :**

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

**Layout :** André Janssens

**Traduction :** 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](mailto:secretariaat@dakota15wing.be)

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

Cotisation annuelle de membre "Dakota"

: 15 Euro à verser sur le compte IBAN

BE11 4381 0641 2148 au nom de l'ASBL

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

Webmaster : Vic Beliën

**IN DIT NUMMER :**

**DANS CE NUMÉRO :**



**Foto Cover 1 :**  
**Photo en couverture :**  
**Antoine Roels**



Blz 3  
Page 3

Woord van de voorzitter  
Mot du Président

Blz 4  
Page 4

Inside Dakota

Blz 7  
Page 7

40 jaar Falcon 20 in 15 Wing  
40 ans de Falcon 20 au 15 Wing

Blz 19  
Page 19

Het onderhoud C-130 - A400M  
La maintenance C-130 - A400M

Blz 24  
Page 24

The Atlas Story, part 19

Blz 28  
Page 28

15 Wing in 2016  
15 Wing en 2016



## Woord van de voorzitter



## Le mot du Président

**M**ag ik, in mijn persoonlijke naam en deze van het ganse DAKOTA Team, u en uw familie een voorspoedig jaar 2017 toewensen. We danken u voor uw steun en hopen daar ook dit jaar te kunnen op rekenen.

Dakota News 70 is met ongeveer twee weken vertraging in uw brievenbus terechtgekomen. Dit is niet het gevolg van onverwachte problemen maar eerder een bewuste keuze. Het was echter niet vooraf aangekondigd, en daarvoor wel onze oprechte verontschuldigingen. Ook het volgende nummer zal slechts verschijnen na vier en een halve maand, namelijk op 1 juni 2017. Daarna zijn we er weer stipt op 1 oktober, 1 februari en 1 juni, ons nieuw publicatie schema. Deze noodzakelijke verschuiving werd ons opgedrongen door verlofperiodes en de vakantieplanning van onze medewerkers. We hopen dat u hiervoor begrip kan opbrengen en danken u voor uw geduld.

In dit nummer wordt vooral aandacht besteed aan de FALCON 20. Nadat het eerste toestel einde 2014 buiten dienst gesteld werd, was het in december 2016 de beurt aan de CM-02. Reden genoeg om Axel Vermeesch te laten terugblikken op de meer dan 40 jaren die deze sierlijke toestellen gediend hebben in de 15 Wing.

Verder wil ik uw aandacht vragen voor het artikel van Kolonel Ir b.d. Marc Philips met betrekking tot het technisch onderhoud van de vliegtuigen in de 15 Wing. Het geeft een zeer goed inzicht in de complexiteit en het belang van de opdrachten van de Maintenancegroep om de vliegtuigen operationeel te houden. En via onze standaard rubrieken houden we u op de hoogte van de activiteiten en belangrijke feiten van onze vereniging en de 15 Wing. Ik wens jullie veel leesgenot.

Ook dit en de volgende jaren zullen we ons inspannen om de kwaliteit van onze Dakota News te behouden en indien mogelijk nog te verbeteren. Dit is echter slechts mogelijk dankzij de financiële steun van al onze leden.

Mag ik u dan ook vriendelijk uitnodigen uw lidmaatschap te verlengen en €15 te storten op rekening van vzw Dakota - Nr. BE11 4381 0641 2148 met de vermelding Lidgeld 2017. Alvast bedankt voor uw steun.

René Hoeben  
Voorzitter

**A** titre personnel et au nom de toute l'équipe Dakota, je vous souhaite ainsi qu'à vos familles une heureuse année 2017. Nous vous remercions pour votre soutien et espérons pouvoir compter sur vous durant cette nouvelle année.

Le Dakota News 70 arrive avec quelque retard dans votre boîte aux lettres. Ce n'est pas la conséquence d'imprévus mais bien un choix délibéré, choix qui n'a pas été annoncé et nous nous en excusons bien vivement. En fait, le prochain numéro ne paraîtra que dans quatre mois et demi, à savoir le 1<sup>er</sup> juin 2017. Suivront alors les 1<sup>er</sup> octobre, 1<sup>er</sup> février et 1<sup>er</sup> juin, dates de notre nouveau schéma de publication. Ce changement s'avère nécessaire en raison des périodes de congé et plannings de vacances de nos collaborateurs. Nous comptons sur votre compréhension et vous remercions de votre patience.

Ce numéro met en vedette le Falcon 20. Après la mise hors service du premier appareil fin 2014, ce fut également le cas du CM-02 en décembre 2016. Suffisamment de raisons pour inciter Axel Vermeesch à se pencher sur les 40 ans de service prestés par ces élégants avions au 15 Wing.


J'attire ensuite votre attention sur l'article du Colonel Ir e.r. Marc Philips concernant l'entretien technique des avions du 15 Wing. Il met en lumière la complexité et l'importance des missions du Groupe de Maintenance ayant pour tâche de maintenir les avions opérationnels. Par ailleurs, nos rubriques habituelles vous tiennent informés des activités et événements importants de notre association et du 15 Wing. Je vous en souhaite une agréable lecture.

Cette année et durant les années à venir, nous poursuivrons nos efforts afin de maintenir la qualité de notre Dakota News et même de l'améliorer dans la mesure du possible. Ceci ne peut se faire sans le soutien de nos membres.

Puis-je donc vous inviter à prolonger votre adhésion à notre association en versant 15 euro au compte de l'asbl Dakota n° BE11 4381 0641 2148 avec la mention Cotisation 2017. D'avance merci pour votre soutien.

René Hoeben  
Président





DAKOTA

# Inside Dakota

Zoals vorige jaren werden er in de vakantiemaanden juli/ aug heel weinig pr-activiteiten in de 15 Wing en in ons Centrum georganiseerd. Vanaf september herneemt het normale leven. Jean Dries ontvangt SMC nog altijd een tweetal woensdagen per maand, en de Para's één dinsdag (behalve oktober wegens overbezetting van de Mess). Sommige Old Timers komen ook maandelijks hun aperitief en/of afscheidsglas bij ons drinken.

Door personeelstekort in de Mess organiseerden wij enkele keren de OT-receptie in onze lokalen. De maandelijkse OT-vergadering van november werd vervangen door de OT/15Wing Remembrance day op vrijdag 4 november.

Op zaterdag 17 september organiseerde het gemeentebestuur van Steenokkerzeel zijn jaarlijkse "Dag van de nieuwe inwoner". Zoals vorige jaren zorgden Hubert en Monica voor de opvang/briefing en rondleiding van de 2 groepen van een veertigtal nieuwelingen-geïnteresseerden: eentje om 10.30 en het tweede om 15.30.

Vrijdag 14 oktober organiseerden wij ons traditioneel Bruegelfeest, één week later dan gewoonlijk. Op die datum waren er een aantal andere plechtigheden, waardoor bijna al onze "gebruikelijke VIP's" zich tot hun spijt moesten verontschuldigen. Het lager

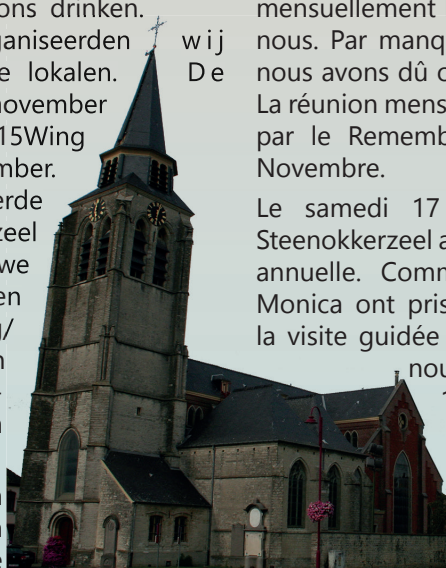
Comme les années précédentes, pendant les mois de vacances de juillet / août, très peu d'activités de PR ont été organisés au 15 Wing et dans notre Centre. Dès septembre, les activités normales reprennent. Jean Dries continue à recevoir le SMC deux mercredis par mois, et les Paras un mardi (sauf en octobre en raison de la charge de travail au mess). Certains Old Timers (OT) viennent déguster mensuellement leur apéritif et/ou le verre de l'amitié chez nous. Par manque de personnel au Mess, quelques fois, nous avons dû organiser la réception OT dans nos locaux. La réunion mensuelle des OT de novembre a été remplacée par le Remembrance Day OT/15Wing le vendredi, 4 Novembre.

Le samedi 17 septembre, le conseil communal de Steenokkerzeel a organisé sa «Journée du nouvel habitant» annuelle. Comme les années précédentes, Hubert et Monica ont pris soin de la réception, du briefing et de la visite guidée des deux groupes d'une quarantaine de nouveau venus d'intéressés: un groupe à 10h30 et le second à 15h30.

Vendredi 14 octobre, nous avons organisé notre repas Bruegélien traditionnel, une semaine plus tard que de coutume. Comme à cette date, il y avait un certain nombre d'autres cérémonies, la quasi-

totalité de nos «VIP habituels» ont du s'excuser à leur vif regret. Le nombre restreint d'inscrits ont toutefois, comme toujours, apprécié un excellent buffet chaud et froid, préparé comme d'habitude par le personnel du mess du 15<sup>e</sup> Wing.

Le "Remembrance Day" annuel a de nouveau été organisé conjointement par les Old Timers et le 15 Wing le vendredi 4 novembre. Cette année, après la messe de souvenir et au cours d'une cérémonie simple mais émouvante, notre Président a déposé une couronne de fleurs au pied du monument des équipage accidentés du 15 Wing. Ensuite, nos bénévoles ont fait tout pour faire réussir parfaitement la réception qui a eu lieu dans nos locaux. Après quoi, les «connaisseurs» ont pu rafraîchir leurs souvenirs de l'époque congolaise de notre unité en dégustant une «Moambe» typique. Pour les autres, bien sûr, le mess offrait un plat de remplacement ..





aantal ingeschrevenen genoot toch van een uitstekend warm/koud buffet, zoals altijd voorbereid door het Messpersoneel van de 15 Wing.

De jaarlijkse "Remembrance Day" werd opnieuw gezamenlijk door de Old Timers en 15 Wing georganiseerd op vrijdag 4 november. Dit jaar heeft onze Voorzitter, na de herinneringsmis, tijdens een sobere maar aangrijpende plichtigheid een bloemenkrans neergelegd bij het



monument van de verongelukte bemanningsleden van de 15 Wing. Aansluitend zorgden onze vrijwilligers ervoor dat de receptie vlekkeloos doorging in onze lokalen. Nadien konden de "kenners" hun herinneringen aan het Kongo-tijdperk van onze eenheid opfrissen door te genieten van een typische "Moambe". Voor de anderen was er natuurlijk een alternatief gerecht voorzien...

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

Vanaf begin december zorgde Jean zoals elk jaar voor de Kerstseer in onze ontvangstlokalen.

### Het Restore-team

De voorbije vier maanden werkte het Restore-team verder door aan de binnen- en buitenkant van onze Pembroke. Het vliegtuig kreeg een nieuwe grondlaag (primer). Na de winter zal Jean Dries het toestel opnieuw in zijn originele



kleuren zetten. Het is de bedoeling de binnenkant te wijden aan Eddy Merckx, omdat die in 1969 met dit toestel (de RM-7) naar Melsbroek gerepatriëerd werd na een zware val in de wielerved van Blois nabij Parijs.

Ook de binnenkant van onze C-119 Flying Boxcar werd aangepakt. De cockpit en de vrachtruimte worden grondig



Comme par le passé, Jos nous représentait le 11/11 à l'hommage des Anciens Combattants de Nieuwrode. Il y a déposé une couronne au mémorial commémorant l'accident du Wellington pendant la Seconde Guerre mondiale.

Au début de décembre, Jean a créé, comme chaque année, l'ambiance de Noël dans nos salles de réception.

### Le Restore-team

Les quatre derniers mois, l'équipe de restauration a continué les travaux à l'intérieur et à l'extérieur de notre Pembroke. L'avion a reçu une nouvelle couche de fond (primer). Après l'hiver, Jean Dries va repeindre l'appareil dans ses couleurs



d'origine. Nous avons l'intention de consacrer l'intérieur à Eddy Merckx, car c'est avec cet appareil (le RM-7) qu'il a été rapatrié à Melsbroek après sa lourde chute dans le vélodrome de Blois, près de Paris en 1969.

Ils ont aussi entamé l'aménagement de l'intérieur de notre C-119 Flying Boxcar. Le poste de pilotage et l'espace de cargaison sont soigneusement nettoyés et agencés pour y présenter un bref aperçu de l'utilisation de cet appareil au 15<sup>e</sup> Wing de 1952 à 1973.



schoongemaakt en ingericht om er een bondig overzicht te geven van het gebruik van dit toestel in de 15 Wing van 1952 tot 1973.

### **Snel internet voor het documentatiecentrum**

Zo lang wij maar enkele computers in ons netwerk hadden, konden wij "overleven" met de trage service die ADSL ons kon leveren. Wij hebben echter meer en meer medewerkers, die allemaal gelijktijdig toegang tot internet nodig hebben, en we maken veel gebruik van opslag in de "cloud". Sneller internet was absoluut noodzakelijk, maar een VSL verbinding was technisch niet mogelijk. Gelukkig kregen we weet van oude bestaande kabelverbindingen in de nabijheid en werd een snelle TELENET internetverbinding mogelijk. Hiervoor waren wel enkele voorbereidingswerken nodig en gingen onze medewerkers Bart Daems, Jan Van Asch, Johnny Nys en Wilfried Van Dijk onmiddellijk aan de slag. Tegen dat u dit leest zouden onze internetproblemen van de baan moeten zijn.

### **Boeken te koop in Dakota-shop**

**"Wij waren erbij. De FATAC 1964-1967"**. NI en Fr exemplaren kunnen nog altijd bij ons gekocht worden aan €20. Voor eventuele verzendingskosten moeten wij 8 Euro per exemplaar bijtellen...

**"Journal d'un pilote belge.** De la guerre froide aux interventions humanitaires en Afrique" door Bde Gen b.d. G. Van Eeckhout, ex-bevelhebber van de 15 Wing. Enkel in het Frans uitgegeven. Te koop in de DAKOTA-shop aan 35 euro of via <http://www.livrebelle.be>

### **Dakota dankt:**

Adjutant **Omer Vanden Bosch** voor het schenken van het boek "Aircraft Wrecks. The walker's guide. Historic crash sites on the moors and mountains of the British Isles" uitgegeven in 2014 door Pen & Sword Aviation. (In dit boek wordt o.a. in detail een wandeling beschreven naar de plaats in Schotland waar, op 10 april 1947, een DC3 van de Belgische Luchtmacht neerstortte).

**R. Begas** uit Nederland die ons een DVD bezorgde "De Uiver weer thuis" (een Nederlandse Douglas DC2 van KLM die in 1934 verongelukte).

**René Dierick** (ancien 15 Wing en FATAC): voor het bezorgen van documenten en foto's uit zijn tijd bij de FATAC.

**Deze DAKOTA News 70, waarin (voor zo ver u uw lidgeld al betaald hebt) ook al uw lidkaart 2017 zit, valt hopelijk nog met onze welgemeende wensen voor een Gelukkig en Voorspoedig 2017 als "laat Nieuwjaars cadeautje" bij u in de bus!**

### **Internet rapide pour le Centre de Documentation**

Tant que nous n'avions que quelques ordinateurs dans notre réseau, nous avons pu «survivre» avec le service lent que la connexion ADSL pouvait nous fournir. Cependant, nous avons de plus en plus de collaborateurs, qui demandent tous un accès simultané à internet, et nous utilisons beaucoup de stockage dans le «cloud». Un accès internet plus rapide s'avérait donc indispensable, mais une connexion VSL était techniquement impossible. Heureusement, nous avons découvert des vieilles connexions par câble existants dans nos environs et ainsi, une connexion internet rapide via TELENET devenait possible. Ceci nécessitait néanmoins quelques travaux d'aménagement et nos volontaires Bart Daems, Jan Van Asch, Johnny Nys et Wilfried Van Dijk ont immédiatement mis la main à la pâte. Au moment où vous lisez ceci, nos problèmes d'internet devraient être résolus..

### **Livres en vente au Dakota-shop**

**"Nous étions là. La FATAC 1964-1967"**. Des copies Fr et NI peuvent toujours être achetées chez nous à 20 €. Pour les frais d'expédition éventuels, nous devons ajouter 8 Euro par copie ...

**"Journal d'un pilote belge.** De la guerre froide aux interventions humanitaires en Afrique" par le Gen Bde e.r. G. Van Eeckhout, ex- Chef de Corps du 15 Wing.

Edité en français uniquement. En vente au DAKOTA-shop (35 Euro ) ou via <http://www.livrebelle.be>

### **Le Dakota remercie:**

Adjutant **Omer Vanden Bosch** qui nous a donné le livre "Aircraft Wrecks. The walker's guide. Historic crash sites on the moors and mountains of the British Isles" publié en 2014 par Pen & Sword Aviation. (Ce livre décrit entre autres en détail une promenade à l'endroit en Ecosse où, le 10 avril 1947, un DC3 de la Force Aérienne Belge s'est écrasé).

**R. Begas** des Pays Bas qui nous a procuré un DVD "De Uiver weer thuis" (Un DC-2 Néerlandais du KLM qui s'est écrasé en 1934).

**René Dierick** (ancien du 15 Wing et FATAC): pour les documents et photo's de sa période à la FATAC.

**Nous espérons que ce DAKOTA News 70, ainsi que votre carte de membre 2017 (pour autant que vous ayez déjà payé votre cotisation), vous parviendra avec nos meilleurs vœux pour une heureuse et prospère 2017 comme « petit cadeau de Nouvel An » tardif**

### **Wij danken u voor uw bezoek Nous vous remercions pour votre visite**

22/08 Groep CSM VGroep +/- 25  
12/09 Koperen Passer +/- 40  
17/09 Dag Nieuwe Inwoners (2 \* +/- 50)  
20/9 Groep Marc Henne  
03/10 PASAR Merksem +/- 40  
17/10 Koperen Passer Mechelen +/- 40  
24/10 PROBUS Club Aarschot +/- 30  
13/12 Jaarlijks Kerstfeest Ladies

09/09 VIK ie net Mechelen +/- 25  
15/09 OKRA Mechelen 40  
19/09 KWB Houtem (30) & Eddy Verduyze (20)  
26/09 KNVOL Regio Limburg +/- 40  
13/10 EXELSIOR De Kring +/- 20  
20/10 Violetta Cars +/- 40  
22/11 AVIA BV + AV +/- 35  
17/12 Wandelclub AV



# 40 jaar Mystère 20/ Falcon 20 in de 15 Wing

[1973 - 2016]

# Mystère 20/Falcon 20 40 années au de 15 Wing

[1973 - 2016]

## Het vliegtuig

**D**e Mystère 20 was het eerste toestel uit een reeks business jets van de Franse vliegtuigbouwer Marcel Dassault. Het was ook een van de eerste business jets, met een ontwikkeling die teruggaat tot de jaren 1950 door samenwerking van Dassault Aviation met Sud Aviation. In december 1961 keurde M. Dassault de ontwikkeling van een privéjet voor acht tot tien passagiers goed. De bouw van het prototype begon in januari 1962. Dit prototype maakte een eerste vlucht op 4 mei 1963 met twee Pratt & Whitney JT12 turbojetmotoren.

Bij de productie van de Mystère 20 gebruikte Dassault veel technologie die reeds was toegepast op de militaire gevechtsvliegtuigen Mirage en Etendard.

Het vliegtuig werd internationaal verkocht onder de naam Falcon 20. De eerste grote koper was Pan American World Airways (PAN AM). De maatschappij stuurde in 1963 niemand minder dan Charles Lindbergh naar Parijs om de Mystère 20 te beoordelen als toestel voor de divisie "Business Jets". Na enkele vluchten liet de baas van PAN AM weten dat hij verliefd was op het vliegtuig. PAN AM kocht 160 vliegtuigen die waren uitgerust met General Electric CF-700 motoren. De US Coast Guard, de Australische luchtmacht en de Canadese luchtmacht waren ook onder de eerste kopers van de Falcon 20.

Het vliegtuig bleek wereldwijd zo populair dat het steeds werd verbeterd en in productie bleef tot 1988.

## De man achter de aankoop: VDB



## L'avion

**L**e Mystère 20 était le premier avion d'une série d'avions d'affaires du constructeur aéronautique français Marcel Dassault. C'était aussi un des premiers avions d'affaires avec un développement collaboratif, entre Dassault Aviation et Sud Aviation, qui remonte aux années 1950.

En décembre 1961, M. Dassault approuve le développement d'un jet privé pour huit à dix passagers. La construction du prototype commence en 1962. Celui-ci, équipé de deux



turbo jets Pratt & Whitney JT12 a effectué son premier vol le 4 mai 1963. Pour la production du Mystère 20, Dassault a employé beaucoup de technologies déjà utilisées pour les avions militaires Mirage et Etendard.

L'avion a été vendu internationalement sous le nom de Falcon 20. Le premier acheteur de grande ampleur était Pan American World Airways (PAN AM). En 1963 la société n'a pas hésité à envoyer pas moins que Charles Lindbergh à Paris pour évaluer le Mystère 20 comme avion pour la division « Business Jets ». Après quelques vols le patron de la PAN AM s'est dit amoureux de cet avion. PAN AM en a acheté 160 équipés avec des moteurs General Electric CF-700. Les US Coast Guard, la Force Aérienne australienne et la Force Aérienne du Canada ont été aussi parmi les

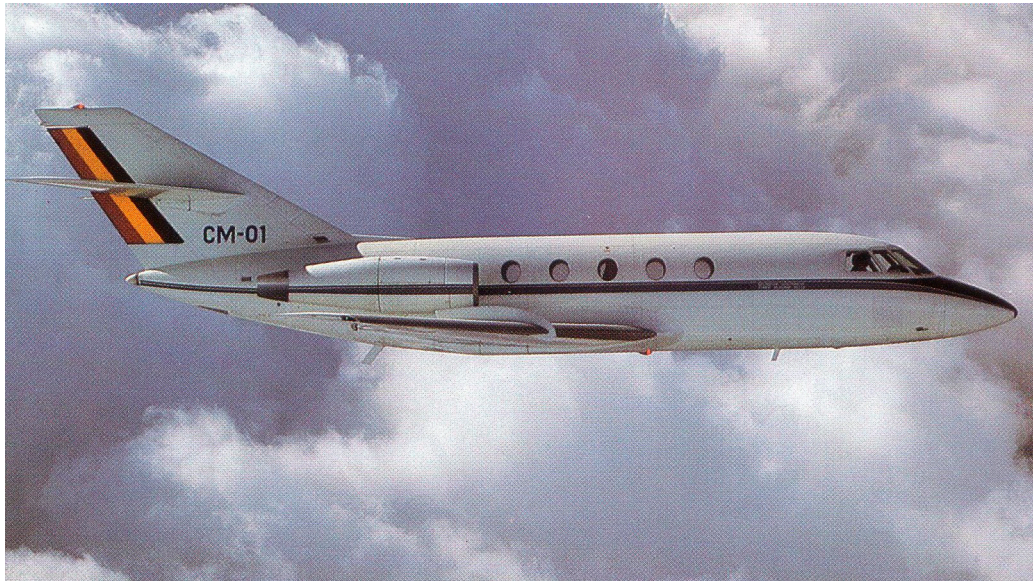


Paul Vanden Boeynants (VDB) werd geboren in 1919 in Vorst als zoon van een slagersechtpaar uit Mechelen dat zich na de Eerste Wereldoorlog in Brussel vestigde. Hij was een zeer ambitieuze jonge man, richtte een groot vleeswarenbedrijf op en werd in 1949 voor de eerste maal verkozen als volksvertegenwoordiger. In de tweede helft van vorige eeuw zou hij een van de meest besproken politici in België worden. VDB raakte in opspraak door fraude-affaires en in juni 1982 werd zijn parlementaire onschendbaarheid opgeheven. In januari 1989 werd hij in Brussel ontvoerd

premiers acheteurs du Falcon 20. L'avion a atteint un tel degré de popularité dans le monde qu'il a continuellement été amélioré et qu'il est resté en production jusqu'en 1988.

### L'homme derrière l'achat: VDB

Paul Vanden Boeynants (VDB) est né à Forest en 1919, fils d'un couple de bouchers de Malines qui s'est installé à Bruxelles après la Première Guerre Mondiale. C'était un jeune homme très ambitieux: il a créé sa propre entreprise dans le secteur industriel de la viande et a été élu comme représentant au Parlement. Au cours de la deuxième moitié du siècle passé, il devient un des politiciens les plus en vue de Belgique. VDB est mis en cause dans des affaires de fraude et en juin 1982 son immunité parlementaire est levée. En janvier 1989, il est enlevé à Bruxelles par la bande à Haemers.



Entre juin 1958 et avril 1961, VDB était, comme homme d'affaires, ministre des Classes Moyennes dans trois gouvernements. Sa grande carrière politique ne commence en fait qu'en mars 1966 quand il devient pour la

door de bende van Haemers.

Tussen juni 1958 en april 1961 was VDB, als zakenman, minister van Middenstand in drie regeringen. Zijn grote politieke loopbaan begon echter in maart 1966 toen hij voor de eerste maal premier werd tot juni 1968. Hij vormde een vooruitstrevende regering CVP/PSC en PVV/PLP die zich aanmeldde als de nieuwe managers die een frisse wind door de Belgische politiek zouden laten waaien, en daar hoorde een moderne business jet bij. Dat de eerste minister een bijzondere relatie had met Marcel Dassault was ongetwijfeld een pluspunt.

Van januari 1972 tot januari 1980 was hij minister van Landsverdediging in zeven regeringen. Hij behield zelfs de portefeuille van Landsverdediging gedurende zijn tweede periode als premier (oktober 1978 tot april 1979).

première fois Premier ministre jusqu'en juin 1968. Il forme un gouvernement progressif CVP/PSC et PVV/PLP qui s'annonce comme les nouveaux managers et qui souffle un vent frais sur le monde politique belge. Un jet d'affaires moderne appartenait à cette tendance. Que le Premier ministre entretienne des relations particulières avec Marcel Dassault constituait certainement un avantage.

De janvier 1972 à janvier 1980 il était ministre de la Défense Nationale dans sept gouvernements. Il a même conservé son portefeuille de ministre de la Défense Nationale pendant sa deuxième période comme Premier ministre (Octobre 1978 à avril 1979).

### Aankoop Mirage 5 voor de Belgische Luchtmacht

Midden in de jaren zestig van de vorige eeuw, besloten België en Nederland in het kader van de militaire samenwerking hun gevechtsvliegtuigen F-84F Thunderstreak en RF-84F Thunderflash te vervangen door eenzelfde nieuw vliegtuig. Maar politieke en economische doelstellingen van beide naties bleken al snel onverenigbaar. Nederland opteerde voor de Amerikaanse Northrop F-5 en in België besliste de regering Vanden Boeynants op 16 februari 1968 de Franse Mirage-5 aan te





kopen. Er werden 106 toestellen besteld die volledig in ons land zouden gebouwd worden door SABCA en FN Herstal. Paul Vanden Boeynants kon vanaf dan Marcel Dassault tot zijn vrienden rekenen. Het eerste toestel, een tweezitter, werd op 29 juni 1970 aan de Luchtmacht geleverd.

### **1967: Misterieus begin van de Mystère 20 in de 15 Wing**

Reeds in juni 1967 stuurde de bevelhebber van de 15 Wing drie officieren naar Bordeaux-Mérignac om bij Dassault Aviation een vliegopleiding op Mystère 20 te volgen: Robert Buyse, Bernard Cruysmans en Yvan de Liedekerke. Gedurende hun verblijf in Frankrijk drong het ongebruikelijke van hun situatie stilaan tot hen door. Wie bij Dassault Aviation een vliegtuig bestelde werd verwittigd als het klaar was en geleverd kon worden. De eigenaar kon dan een bemanning sturen om de cursus te volgen op het vliegtuig en het in ontvangst te nemen. Zij, de drie Belgische officieren, volgden deze procedure in omgekeerde richting want van een Belgische bestelling Mystère 20 was bij Dassault Aviation geen spoor! De training in vlucht gebeurde op twee Mystère 20 toestellen die door de regering van Australië aangekocht waren.

Na de opleiding in Frankrijk ging meer dan een jaar voorbij voor de drie piloten opnieuw met een Mystère 20 zouden vliegen. Vanaf oktober 1968 zouden zij als copiloot elk een of meerdere opdrachten uitvoeren voor de Belgische regering. Deze opdrachten begonnen en eindigden voor hen op Le Bourget. Per trein ging het eerst naar Parijs. In Le Bourget bij Air Taxi Dassault stond een vliegtuig met piloot en stewardess klaar om naar Melsbroek te vliegen van waar de opdrachten werden uitgevoerd. Naast P. Vanden Boeynants, die niet langer minister was, was de minister van Buitenlandse Zaken Pierre Harmel de voornaamste gebruiker van de eigenaardige combinatie: Frans privévlucht met Frans-Belgische burgerlijke-militaire bemanning.

### **1972: De aankoop van de twee vliegtuigen**

In 1972 kan minister van Landsverdediging Paul Vanden Boeynants binnen de regering het kernkabinet overtuigen twee business jets Mystère/Falcon 20 aan te kopen bij Dassault Aviation. Als een goede beheerder van het budget van Landsverdediging overtuigde hij de regering de twee vliegtuigen aan te kopen met geld dat, door de crash van de US-dollar ten opzichte van de Belgische frank, was vrijgekomen in het voorziene budget voor de aankoop van de twaalf C-130's Hercules

Het betrof de eerste jets voor de 15 Wing Transport. Hun vliegbereik zou toelaten de belangrijkste steden in West-Europa te bereiken, op korte tijd en in alle comfort voor acht passagiers. Zij zouden in de eerste plaats gebruikt worden voor de verplaatsingen van de koninklijke familie en

### **Achat de Mirage 5 pour la Force Aérienne belge**

Au milieu des années soixante du siècle passé, la Belgique et les Pays-Bas ont, dans le cadre de leur coopération militaire, décidé de remplacer leurs avions de combat F-84F Thunderstreak et RF-84F Thunderflash par un seul et même nouvel avion. Mais des objectifs politiques et économiques de chacune des nations sont rapidement devenus inconciliables. Les Pays-Bas ont opté pour le Northrop F-5 américain et en Belgique le gouvernement Vanden Boeynants a décidé le 16 février 1968 de procéder à l'acquisition du Mirage-5 français. 106 avions ont été commandés et ont entièrement été assemblés dans notre pays par SABCA et FN Herstal. Paul Vanden Boeynants pouvait alors compter sur son ami Marcel Dassault. Le premier avion, un biplace, a été livré à la Force Aérienne en 1970.

### **1967: Début mystérieux du Mystère 20 au 15 Wing**



Dès juin 1967, le commandant du 15 Wing a envoyé trois officiers à Bordeaux-Mérignac pour y suivre chez Dassault Aviation un entraînement en vol sur Mystère 20 : Robert Buyse, Bernard Cruysmans et Yvan de Liedekerke. Pendant leur séjour en France, l'étrangeté de leur situation leur devient de plus en plus claire. Celui qui commande un avion chez Dassault Aviation est averti quand l'avion est prêt et quand il peut être livré. Le propriétaire peut alors envoyer un équipage pour suivre la formation sur l'avion et en prendre livraison. Mais les trois officiers belges avaient suivi la procédure à l'envers. En effet, il n'y avait aucune trace chez Dassault Aviation d'une commande belge pour un Mystère 20 ! L'entraînement en vol a été réalisé sur deux Mystère 20 acquis par le gouvernement d'Australie.

Après leur formation en France plus d'une année s'est passée avant que les pilotes aient pu à nouveau voler sur Mystère 20. A partir d'octobre 1968, ils ont pu chacun effectuer une ou plusieurs missions pour le gouvernement belge comme copilote. Ces missions commençaient et se terminaient pour eux au Bourget. Ils prenaient d'abord le train vers



van de regeringsleden. Tevens zouden zij ingezet worden voor medische evacuatie en vervoer van organen bestemd voor transplantaties.

### 1973: Aankomst in de 15 Wing en de eerste opdracht

De twee Mystère/Falcon 20 toestellen werden door Dassault Aviation niet afgeleverd op de basis van Melsbroek maar op de basis van Florennes waar de twee toestellen geschilderd werden in de kleuren van de Belgische Luchtmacht en zij het Sioux-kenteken van de 15 Wing/21 Smaldeel kregen.



De Staf van de Luchtmacht (Daillyplein) stuurt twee nota's aan het HK Commando Tactische Luchtmacht en aan de 15 Wing: "Directieven voor de inzet van de Falcon 20" (VS3/Tpt/73/1104) op 22 maart en "Categorisatie van de bemanningen Falcon 20" (VS3/Tpt/73/1110) op 23 maart. Gedurende februari en maart volgden zes piloten een conversie Falcon 20 in Bordeaux- Marignac. Op 26 maart landde de CM-01 op Melsbroek en 21 april de CM-02.

Met deze twee vliegtuigen trad ook in de 15 Wing het jet-tijdperk binnen, maar begon ook een nieuw onderhoudsconcept waarbij het tweede echelon uitgevoerd wordt in de burgerij, in dit geval bij European Falcon Service op het vliegveld van Le Bourget. Als op 27 maart de CM-01, na de eerste opdracht (piloten: Cd Hanot, Cdt J. Janssens en ADC Richard) met aan boord minister VDB, landt op Melsbroek stonden talrijke autoriteiten hem op te

10

Paris. Au Bourget, chez Air Taxi Dassault, un avion était prêt avec pilote et stewardess pour voler vers Melsbroek d'où les missions effectives pouvaient commencer. A côté de P. Vanden Boeynants, qui n'était alors plus ministre, c'est le ministre des Affaires Etrangères Pierre Harmel qui était l'utilisateur le plus régulier de cette combinaison hors du commun : avion privé français piloté par un équipage belgo-français et militaro-civil.

### 1972: L'achat des deux avions

En 1972, le ministre de la Défense Nationale Paul Vanden Boeynants réussit à convaincre le conseil des ministres restreint du gouvernement d'acquiescer deux jets d'affaires Falcon 20 (connu en France sous la dénomination de Mystère 20) auprès de Dassault Aviation. Ils devront remplacer les cinq avions Percival Pembroke en service depuis 1954. Suite au crash du dollar US par rapport au franc belge, de l'argent pu être dégagé à partir du budget prévu pour l'achat de douze Hercules C-130. VDB, en bon gestionnaire du budget de la Défense Nationale, convainc le gouvernement d'acheter les deux avions avec cet argent soudainement disponible. Il s'agissait pour le 15 Wing de Transport des

premiers avions propulsés par des moteurs à réaction. Leur autonomie permet d'atteindre les plus grandes villes de l'Europe de l'Ouest avec 8 passagers et ce, rapidement et confortablement. Ils seront utilisés prioritairement pour la famille royale et les membres du gouvernement. Ils seront aussi mis en œuvre pour les évacuations médicales et le transport urgent d'organes.





wachten waaronder de stafchef van de Luchtmachtgeneraal A. Debêche en de bevelhebber van de 15 Wing luitenant-kolonel M. Terlinden.

### 1996: De Falcon 20 CM-01 maakt buiklanding op Gosselies

Begin januari begint Cdt VI F. Janssens, na enkele jaren



als F-16 piloot en instructeur, zijn conversie op Falcon 20 in de 15 Wing. Op 12 januari 1996, bij zijn vierde oefenvlucht met instructeur Cdt VI M. Mussche loopt het mis bij het herhaalde opstijgen/landen op het vliegveld van Gosselies (Charleroi). Bij de nadering van Gosselies werkt het audiosignaal van het landingsgestel niet ... de piloten maakten dus een buiklanding! 's Anderdaags verschijnt in La Nouvelle Gazette een artikel "Heuresement, plus de peur que de mal".

### 2003: Tweede jeugd voor de twee Falcons als Falcon 20 E

Het contract voor de modernisering van de Falcon werd met "Dassault Falcon Service" afgesloten in oktober 2003. De modernisatie van de toestellen werd uitgevoerd van 2003 tot 2005. De CM-02 van 10 oktober 2003 tot 11 oktober 2004 en de CM-01 van 19 april 2004 tot februari 2005.

De twee vliegtuigen ondergingen een groot moderniseringsprogramma. Zij werden uitgerust met twee nieuwe motoren (Garret/Honeywell TFE 731-5BR), met veel minder brandstofverbruik en lawaai, en een groter vermogen waardoor het toestel vlugger stijgt. Met deze nieuwe motoren werd het vliegbereik van de Falcon vergroot van 2400 naar 4200 km.

Een tweede aanpassing is de vervanging van de avionica (avionics). Het ganse instrumentenbord is vernieuwd. Er zijn nog slechts vier beeldschermen waarop de piloten de gewenste gegevens kunnen oproepen. Een nieuwe radar, moderne communicatiemiddelen (datalink), antibotsingsysteem, en nieuwe automatische piloot werden geïnstalleerd. Hierdoor voldoen de twee vliegtuigen aan de nieuwste luchtvaartreglementen die in 2005 in voege treden.

Ook het interieur is vernieuwd: lederbekleding van de zetels,

### 1973: Arrivée au 15 Wing et la première mission

Les deux Falcon 20 n'ont pas été livrés par Dassault Aviation sur la base de Melsbroek mais sur celle de Florennes où ils ont été peints aux couleurs de la Force Aérienne belge. Ils y ont aussi reçu les insignes Sioux du 15 Wing/21 Escadrille.

L'Etat-Major de la Force Aérienne envoie deux notes au QG de la Force Aérienne Tactique et au 15 Wing : « Directives pour la mise en œuvre du Falcon 20 » (VS3/Tpt/73/1104) le 22 mars « Catégorisation des équipages Falcon 20 » (VS3/Tpt/73/1110) le 23 mars.

En février et mars, six pilotes suivent une conversion Falcon 20 à Bordeaux- Mérignac. Le 26 mars le CM-01 atterrit à Melsbroek et le CM-02 le 21 avril.

Avec ces deux avions, le 15 Wing entre dans l'ère des jets, mais c'est aussi le début d'un nouveau concept de maintenance dans lequel le deuxième échelon est effectué dans le secteur civil, dans ce cas-ci chez European Falcon Service sur l'aérodrome du Bourget.

Quand le CM-01 atterrit à Melsbroek le 27 mars 1973 après sa première mission (pilotes: Cdt Hanot, Cdt J. Janssens et ADC Richard) avec à son bord le ministre VDB, plusieurs autorités les attendaient dont le chef d'état-major de la Force Aérienne le général A. Debêche et le Commandant du 15 Wing, le lieutenant-colonel M. Terlinden. (foto's in archief DDC)

### 1996: Le Falcon 20 CM-01 effectue un atterrissage sur le ventre à Gosselies

Après avoir été instructeur pendant quelques années sur F-16, le commandant aviateur F. Janssens débute sa conversion sur Falcon-20 au 15 Wing début janvier. Lors du quatrième vol d'entraînement avec le commandant aviateur M. Mussche la situation tourne mal lors des séries d'atterrissages / décollages sur l'aérodrome de







notenhouten afwerking van het meubilair, zachte verlichting, en een nieuwe geluidsisolatie. Tevens werd satelliettelefoon geïnstalleerd en de bagageruimte vergroot. Tenslotte kregen de twee toestellen een volledige onderhoudsbeurt, werden volledig onderzocht op corrosie en kregen een nieuwe laag verf aan de buitenkant. De twee vliegtuigen worden nu "Falcon 20 E" toestellen en zijn nu de modernste in de vloot van de 15 Wing en klaar voor de komende dertig jaar.

### **Trans-Atlantisch met de Falcon 20 E**

Met de nieuwe motoren laat het vliegbereik van de Falcon toe om met twee tussenstops (Keflavik in IJsland en Goose Bay in Canada) naar de VSA te vliegen, en aldus een alternatief te bieden voor de veel grotere Falcon 900. Om deze mogelijkheid aan te tonen werden drie trans-Atlantische vluchten uitgevoerd met tussenlandingen op IJsland of in Canada. Voor elke zending was een piloot met trans-Atlantische ervaring op C-130 of Falcon 900 aan boord. De eerste vlucht over de oceaan ging naar Goose Bay in Canada op 14 en 15 februari 2005 met de CM-02 met boordcommandant E. Denis. Daarna werden twee vluchten uitgevoerd met de CM-01 met als boordcommandant R. Ryckeboer naar Washington DC van 29 november tot 2 december 2005 en van 11 tot 15 november 2006.

### **Het onvermijdelijke einde**

Vanaf 2014 moet ons land ingrijpende budgettaire inspanningen leveren om de staatsschuld af te bouwen en de begroting op koers te houden. Ook aan Defensie worden besparingen gevraagd.

De Falcon CM-01 diende in 2015 een kostelijke D-check te ondergaan. Wegens de besparingsmaatregelen laat Defensie weten dat er geen budget is. Hierop beslist de

Gosselies (Charleroi). En approche de Gosselies, le signal d'avertissement audio du train d'atterrissage ne marche pas.....les pilotes ont donc effectué un atterrissage sur le ventre ! Le lendemain la « Nouvelle Gazette » publie un article avec comme titre « Heureusement, plus de peur que de mal ».

### **2003: Deuxième jeunesse pour nos deux Falcon**

Le contrat pour la modernisation des Falcons, après trente années de service, a été conclu avec Dassault Falcon Service en 2003. Le programme a été exécuté entre 2003 et 2005. Le CM02 du 10 octobre 2003 au 11 octobre 2004, le CM01 du 19 avril 2004 à février 2005.

Les avions ont été équipés de deux nouveaux moteurs (TFE 731-5BR) par lesquels la consommation peut être réduite de quelque 40%. Ils livrent pourtant plus de puissance et l'avion peut donc décoller plus vite. La distance franchissable est portée de 2.400 à 4.200 Km. De plus ces moteurs plus puissants font moins de bruit, les deux Falcon-20 répondent donc aux exigeantes normes de bruit.

Une deuxième modification porte sur les « avionics » ou les instruments de vol. Le panneau des instruments est complètement modifié. Il ne reste que quatre écrans sur lesquels les pilotes peuvent faire apparaître les données souhaitées. Un nouveau radar, des moyens de communication modernes (datalink), un système anticollision et un nouveau pilote automatique ont aussi été installés. Les deux avions répondent donc aux nouvelles réglementations aéronautiques qui entrent alors en application en 2005.

L'intérieur est aussi modernisé : revêtement en cuir pour les sièges, finition « noyer » du mobilier, éclairage doux et une nouvelle isolation sonore. Le téléphone satellite est installé et l'espace bagage est agrandi. Enfin, les deux appareils reçoivent un entretien complet et ont été complètement inspecté en matière de corrosion. Ils ont enfin reçu une





Luchtcomponent beide toestellen uit dienst te nemen. De CM-01 voor einde 2014 en de CM-02 tegen einde 2016. Op 13 februari 2015 doet de CM-01 zijn laatste vlucht en wordt definitief uit dienst genomen. De bemanning was Dirk Barbaix, Luc Cloes en Wanda Reynders. Op 22 december 2016 deed de CM-02 zijn laatste vlucht met de Cdt D. Barbaix en Cdt. P. Beernaert..

## Herinneringen van drie generaties Falcon 20-piloten en mecaniciens

### Adjutant-Chef Vlieger Jean Van haesendonck

Adjutant-Chef Vlieger Jean Van Haesendonck werd in november 1978 aangeduid om een conversie op Falcon 20 te volgen in het 21 Smd. Hij maakte zijn eerste vlucht op 14 november en zijn laatste op 1 maart 1985. In die periode vloog hij op C-130 en 816 uren op Falcon 20. Daarna vloog hij verder op C-130 en Merlin tot hij uiteindelijk op pensioen



nouvelle couche de couleur à l'extérieur. Les deux avions sont devenus « Falcon 20 E » et sont maintenant les plus modernes de la flotte du 15 Wing. Ils sont prêts pour les prochains trente ans.

### Volts transatlantiques avec le Falcon 20 E

La nouvelle distance franchissable permet de rejoindre les USA avec deux escales techniques (Keflavik en Islande et Goose Bay au Canada). L'avion offre donc une alternative pour le plus gros Falcon-900. Pour démontrer cette possibilité, trois vols transatlantiques vers Washington DC ont été effectués avec escales en Islande ou au Canada. Pour chaque mission il y avait à bord un pilote C130 ou Falcon 900 avec une qualification vol transatlantique. Le premier de ces vols, avec le CM-02 et commandant de bord E. Denis, a eu lieu les 14/15 février 2005 avec comme destination Goose Bay au Canada. Ensuite deux missions ont été exécuté vers Washington DC avec le CM-01 et comme commandant de bord R. Ryckeboer. La première du 29 novembre au 2 décembre 2005 et la seconde du 11 au 15 novembre 2006.

### L'inévitable fin

A partir de 2014 notre pays doit effectuer d'importants efforts budgétaires pour diminuer la dette de l'état et garder le budget dans ses limites. La Défense devait aussi y apporter sa pierre. Le CM-01 devait passer un D-check coûteux en 2015. Du fait des économies annoncées, le gouvernement fédéral a fait savoir qu'il n'y avait pas de budget disponible. C'est pourquoi la Composante Air a décidé de retirer les deux Falcon du service. Le CM-01 fin 2014 et le CM-02 fin 2016.

Le 13 février le CM-01 ( Dirk Barbaix, Luc Cloes en Wanda



vertrok op 1 april 1987.

### **Hier volgen enkele van zijn herinneringen over die periode.**

Mijn opleiding in vlucht op Falcon kreeg ik volledig in de 15 Wing. Mijn onderrichters waren collega's J. De Vos en E. Lemmens, beide bij de eerste piloten van het smaldeel die op Falcon 20 vlogen. De training op vluchtsimulator daarentegen ging door in Parijs (Le Bourget).

De Falcon was een aangenaam en goed uitgerust vliegtuig, zeer gevoelig om te vliegen, maar met een beperkt vliegbereik. Zo was een traject Melsbroek-Kreta bijvoorbeeld het maximum. Het grootste probleem voor de boordcommandant was dan ook het "fuel management", mentaal rekenwerk. Voor vluchten van 3 tot 4 uur moest je steeds hoger klimmen om minder brandstof te verbruiken (range flying & step climbs). Bijkomend probleem was dat verschillende generaals hun vliegreizen maakten op de



Falcon zonder veel ervaring op het toestel. In 1982 moest ik op terugweg van Kreta wegens te kort aan brandstof een noodlanding maken op de Franse militaire basis van Luxeuil. Mijn tweede piloot was een generaal die niet akkoord ging met mijn voorstel om brandstof bij te tanken in Solenzara op Corsica.

De Falcon werd vooral ingezet voor het vervoer van VVIP en VIP. In het begin was het een hele aanpassing om het voorgeschreven protocol te volgen bij opdrachten met leden van de koninklijke familie of van de regering.

Met het vliegtuig deed ik ook enkele "sanevac" vluchten, overbrengen van zieken of gekwetsten. Daarvoor was het toestel eigenlijk niet geschikt, een brancard kon langs de smalle deur niet binnen of buiten zodat de patiënt steeds gesteund of gedragen moest worden. Zo gebeurde het ook toen prins Albert op vakantie in Zuid-Frankrijk met zijn moto viel en een rib brak. De prins werd tussen twee ambulanciers in de Falcon gedragen.

Op 24 en 25 augustus 1979 vloog ik met minister van Buitenlandse Zaken H. Simonet tevergeefs rond in Europa op zoek naar Mobutu, de president van Zaïre. We landden in Engeland (Northolt), Frankrijk (Nice) en Zwitserland (Zurich) waar hij uiteindelijk gevonden werd.

In mijn periode op Falcon vlogen wij zeer veel met ministers naar de landen in het Midden-Oosten en het Oostblok (Warshaupact). Onvergetelijk was een vlucht in 1983 naar Moskou met L. Tindemans die minister was van Buitenlandse

Reynders) effectuait son dernier vol pour être définitivement mis hors service. Le CM-02 a fait son dernier vol le 22 décembre 2016 avec le Cdt D. Barbaix et le Cdt P. Beernaert.

### **Trois générations de pilotes et mécaniciens Falcon 20 se souviennent**

#### **l'Adjudant-Chef Aviateur Jean Vanhaesendonck**

En novembre 1978, l'Adjudant-Chef Aviateur Jean Vanhaesendonck est désigné pour effectuer une conversion sur Falcon 20 au sein de la 21e Esc. Le premier vol a lieu le 14 novembre et son dernier, le 1er mars 1985. Au cours de cette période il vol sur C-130 et effectue 816 heures de Falcon. Ensuite il continue à voler sur C-130 et Merlin. Il part finalement à la pension le 1er avril 1987.

#### **Ci-après quelques-uns de ses souvenirs d'époque :**

« Toute ma formation en vol sur Falcon va s'effectuer au 15 Wing. Mes instructeurs et collègues, J. De Vos et E. Lemmens, sont tous deux parmi les premiers pilotes de l'escadrille à voler sur Falcon 20. L'entraînement au simulateur, par contre, a lieu à Paris (Le Bourget).

Le Falcon est très agréable à voler. Il est très bien équipé, très sensible, mais avec un rayon d'action limité. Le trajet Melsbroek-Crète constitue par exemple un maximum. Pour le commandant de bord, le "fuel management" est la principale préoccupation et suppose donc une bonne aptitude au calcul mental. Pour un vol de trois à quatre heures, il faut sans cesse grimper afin d'économiser du carburant (range flying & step climbs). À cela s'ajoute que différents officiers généraux effectuent leurs prestations aériennes sur Falcon sans avoir beaucoup d'expérience sur l'appareil. Ainsi, en 1982, au retour d'un vol de Crète, j'ai dû me divertir à court de carburant sur la base militaire de Luxeuil. Mon second pilote, un général, avait refusé ma proposition d'atterrir à Solenzara en Corse afin d'y faire le plein.

Le Falcon est essentiellement utilisé pour le transport des VVIP et VIP. Au début, ce n'est pas une mince affaire que de respecter le protocole en cas de mission pour la famille royale ou les membres du gouvernement.

J'effectue également plusieurs missions « sanevac », soit le transport de malades ou de blessés. En fait, l'appareil ne s'y prête pas. Il n'est tout simplement pas possible d'y faire entrer un brancard avec comme conséquence que le patient doit être porté à bout de bras pour entrer par la petite porte de l'appareil. Ce sera notamment le cas lorsque le Prince Albert est rapatrié du sud de la France avec une côte cassée à la suite d'une chute en moto. C'est porté par deux ambulanciers que le Prince entrera dans l'appareil.

Les 24 et 25 août 1979, j'effectue plusieurs vols avec H. Simonet, le ministre des Affaires étrangères. Dans toute l'Europe, nous sommes à la recherche de Mobutu, le président du Zaïre. Nous atterrissons à Northolt (Royaume-Uni), à Nice et en Suisse (Zurich) où finalement nous le retrouvons.

Au cours de cette période, nous conduisons régulièrement nos ministres vers les pays du Moyen-Orient et du bloc de l'Est (Pacte de Varsovie). Je me souviens plus particulièrement d'un vol en 1983 à destination de Moscou avec L. Tindemans, le ministre des Affaires étrangères. J'ai le choix entre quatre aérodromes autour de Moscou... Pas évident d'atterrir sur





Zaken. Mijn probleem was te landen op de juiste van de vier luchthavens van Moskou. Voor ons verblijf in Moskou kreeg de bemanning een franstalige "gids". Omdat wij in de bemanning Nederlands spraken kregen wij al vlug een tweede begeleider die Nederlands sprak. Minister Tindemans die was uitgenodigd voor een balletvoorstelling in het Bolshoi theater had er voor gezorgd dat ook de bemanning tickets kreeg; een onvergetelijke belevenis!

In 1984 ging het met de Falcon 20 voor het eerst richting Midden-Afrika van 27 februari tot 3 maart. De toenmalige stafchef van het HK Tactische Luchtmacht, kolonel G. Declerck, wenste de capaciteit van de Falcon als commandovliegtuig in het kader van de oefening "Long Jump" (evacuatie van landgenoten uit Afrika) uit te testen. Het was een lange vlucht in drie etappes tot Kinshasa.

Jean weet ons ook te vertellen dat de DA 20 onder een Boeing 747 past. Na een landing in het winterse Stockholm met een overnachting op de planning, bleek er zware sneeuwval voorspeld. Vermits het toestel sterk onderhevig was aan de koude werd daarom beslist om het vliegtuig onder een 747 te parkeren. Dat bleek een prima oplossing te zijn geweest want de terugvlucht kon zonder technische problemen aangevat worden. De bemanning zelf had de nacht in minder goede condities moeten doorbrengen, op een boot zonder verwarming, want alle hotels bleken volzet!



Jean Van Haesendonck blikt dus met veel plezier terug op zijn rijke periode als piloot op "zijn" DA20. Hij heeft veel landen bezocht (ook al was het vaak alleen maar het beton

le bon !

Pendant notre séjour, l'équipage est accompagné par un guide francophone. Comme nous parlons essentiellement le flamand entre nous, nous recevons très rapidement un deuxième guide parlant le néerlandais. Grâce au ministre Tindemans, nous pourrions assister à une représentation de ballet au théâtre Bolchoï. Un souvenir inoubliable !

En 1984, pour la première fois, le Falcon 20 se rend en Afrique Centrale du 27 février au 3 mars. Le chef d'État-Major du QG de la Force Aérienne tactique, le Colonel G. Declerck, souhaite tester la capacité du Falcon comme appareil de commandement dans le cadre de l'exercice "Long Jump" (évacuation des ressortissants belges d'Afrique). Nous effectuons donc un vol 'longue distance' en trois étapes jusqu'à Kinshasa. »

Jean Van Haesendonck nous raconte également comment le DA20 a pu s'abriter sous un Boeing 747. Après un atterrissage hivernal à Stockholm avec "overnight", la météo prévoit de grosses averses de neige. L'avion étant particulièrement sensible au froid, décision est prise de parquer l'appareil sous un 747. Une démarche judicieuse qui permet un vol retour sans aucun problème technique. Tous les hôtels sont bondés. L'équipage va trouver refuge sur un bateau sans chauffage, des conditions pas vraiment confortables.

C'est avec grand plaisir que Jean se remémore la période où il pilotait « son » DA20. Il a visité de nombreux pays (même s'il ne s'agit souvent que de se poser sur le béton de l'aérodrome) et a transporté de nombreuses autorités connues. Tout le monde ne peut pas en dire autant. Le 1er avril 1987, il part à la pension après une très belle carrière à la Force Aérienne.

### **Le Commandant Aviateur Jan Vingerhoets vole sur Falcon 20 d'avril 1985 à avril 1991**

#### **Ci-après, quelques souvenirs de cette période**

« Le Falcon 20 est un des meilleurs dans sa catégorie. Un appareil très maniable, fort agréable à voler. Une amélioration progressive des différents systèmes permet de localiser et solutionner les problèmes. Un petit rayon d'action du fait d'une trop grande consommation de carburant et un emport limité de bagages constituent néanmoins un sérieux handicap.



van de luchthaven) en heeft zeer veel bekende personen mogen rondvliegen. Iets wat niet iedereen kan gezegd hebben. Op 01 april 1987 vertrok hij op pensioen na een rijke carrière bij de Luchtmacht.

### **Commandant Vlieger Jan Vingerhoets vloog Falcon 20 van april 1985 tot april 1991**

De Falcon 20 was een van de beste in zijn klasse. Een zeer wendbaar toestel, aangenaam en vlot te besturen. Een duidelijke opbouw van de verschillende systemen wat toeliet problemen goed te lokaliseren en te analyseren. Spijtige gebreken waren een te groot verbruik waardoor het vliegbereik beperkt was, en een zeer beperkte bagageruimte. Mijn conversie in de 15 Wing bestond uit twee weken theorie en tien trainingsvluchten met mijn onderrichter Cdt VI G. Dubois. De daaropvolgende jaren gingen we jaarlijks op vluchtsimulator in Villacoublay en Le Bourget.

Zoals alle Falcon-bemanningsleden deed ik veel VIP vluchten en medische evacuaties. Op 8 november 1987 bracht ik een patiënte voor Eurotransplant naar Londen, waar zij een long-



en harttransplantatie zou ondergaan.

Van 5 tot 6 september 1986, zes maanden na de ramp in Tsjernobyl, vloog ik naar Kiev. Er moest een Aeroflot navigator opgenomen worden in de bemanning om de navigatie te volgen en de communicaties te verzekeren. We moesten toen verplicht vliegen via Denemarken, het eiland Rønne en Polen om de DDR (Oost-Duitsland) te vermijden. Hierdoor vlogen we op de limiet van ons vliegbereik.

Van 15 tot 18 juni 1989 was ik met opdracht in Athene met als passagiers familie van dokter J. Cools. Dokter Cools was gekidnapt en beschuldigd van spionage voor Israël, en 13 maanden gevangengehouden in een Palestijn kamp in Libanon. Na een Israëlische tussenkomst en na betaling van een grote som geld door België werd hij op 16 juni 1989 vrijgelaten en overgevlogen naar Athene. Om dokter J. Cools in alle rust zijn familie terug te laten ontmoeten bleven wij tot 18 juni in Athene.

Op 14 juli 1989 vloog ik naar Paris Orly om de presidente van de Filipijnen Cory Aquino op te halen die een bezoek bracht aan ons land.

Van 23 tot 27 december 1990 brachten wij generaal Charlier, chef van de Generale Staf, met een Falcon naar Dubai en

C'est avec le Cdt Avi G. Dubois que j'effectue ma conversion, soit deux semaines de cours théoriques et dix vols d'entraînement. Les années suivantes, nous serons les visiteurs assidus du simulateur de vol à Villacoublay et Le Bourget.

Comme tous les équipages Falcon, j'ai effectué de nombreux vols VIP et des évacuations sanitaires.

Je me souviens d'un vol (8 novembre 1987), où nous avons (à la demande d'Eurotransplant) transporté une patiente à Londres en vue d'une transplantation cardiaque et pulmonaire.

Les 5 et 6 septembre 1986, six mois après la catastrophe de Tchernobyl, je vole à destination de Kiev. Un navigateur d'Aéroflot fait partie de l'équipage afin de superviser la navigation et assurer les communications. La route qui nous est imposée passe par le Danemark et l'île de Rønne en Pologne afin d'éviter le survol de la DDR (Allemagne de l'Est). Nous volons à la limite du rayon d'action.

Du 15 au 18 juin 1989, nous sommes en mission à Athènes avec comme passagers, la famille du Docteur J. Cools. Le Docteur Cools est accusé d'espionnage au profit d'Israël. Il a séjourné treize mois dans un camp palestinien au Liban. À la suite d'une intervention israélienne et d'une importante rançon payée par la Belgique, il est libéré le 16 juin 1989 et amené à Athènes. Afin de permettre au Docteur Cools de retrouver calmement sa famille, nous restons à Athènes jusqu'au 18 juin.

Le 14 juillet 1989, nous nous rendons à Paris Orly afin d'y embarquer le président des Philippines Cory Aquino, en visite dans notre pays.

Enfin, du 23 au 27 décembre 1990, nous transportons le Général Charlier, chef d'État-Major général, à Dubai et Abu Dhabi. Il s'agit d'une visite aux militaires belges qui opèrent dans le Golfe persique dans le cadre de l'opération « Southern Breeze » au cours de la première guerre du Golfe. »

### **Le Commandant Aviateur Dirk Barbaix vole sur Falcon du 20 d'avril 1998 jusqu'à fin 2016**

« Avec 4.000 heures de vol sur cet appareil, je peux dire que c'est un charme de le voler. Avec un concept fort simple, il tient facilement la comparaison avec les appareils plus modernes. De plus, il est fort robuste comme on a pu le constater lors de l'atterrissage sur le ventre à Gosselies le 12 janvier 1996. Dassault Aviation a incorporé pas mal de systèmes issus de la production de ses avions de chasse, notamment les aérofreins.

J'ai de bons et moins bons souvenirs de mes missions en Afrique. C'est tout simplement fantastique de pouvoir voler à basse altitude au-dessus du fleuve Congo tout en évitant de superbes orages.

En rentrant d'Entebbe vers Brazzaville, j'ai une panne de moteur et l'avion doit être parqué du côté militaire. Cela prendra quelques jours avant que les mécaniciens et les pièces de rechanges n'arrivent par Air France à Brazzaville.

La sécurité d'état fait du zèle et arrête les passagers. Peu après, c'est au tour de l'équipage d'être écroué. Pas pour longtemps, car dès le lendemain, nous sommes transférés au ministère des Affaires étrangères et libérés à la suite d'un



Abu Dhabi voor een bezoek aan de Belgische militairen van operatie "Southern Breeze" die opereerden in de Perzische Golf gedurende de eerste Golfoorlog.

### **Commandant Vlieger Dirk Barbaix vloog Falcon 20 van april 1998 tot einde december 2016**

Na ongeveer 4000 vliegreizen op de Falcon 20 kan ik zeggen dat het vliegtuig hemels vliegt, dat het met zijn eenvoudig design mooi staat tussen zijn moderne soortgenoten, en dat het zeer robuust is, zoals bleek tijdens de buiklanding op 12 januari 1996 in Gosselies. Dassault Aviation heeft veel zaken uit haar productie van gevechtsvliegtuigen ingebouwd in de Falcon zoals "air brakes" (luchtremmen).

De goede en slechte herinneringen heb ik aan opdrachten naar en in Afrika. Gewoon fantastisch: vliegen op lage hoogte boven de Congostroom en ontwijken van prachtige onweders. Na een vlucht van Entebbe naar Brazzaville kreeg ik motorpech en moest het vliegtuig naar de militaire kant van het vliegveld verplaatst worden. Het duurde enkele dagen voor de mecaniciens en de wisselstukken met Air France aankwamen. Nadat eerst de passagiers werden aangehouden door de staatsveiligheid werd ook de bemanning opgepakt. 's Anderendaags werden we overgebracht naar het ministerie van Buitenlandse Zaken waar we, na contact met de Belgische ambassade, vrijgelaten werden. Toen de mecaniciens de panne hadden hersteld bleek dat onze visa dienden vernieuwd te worden. Na drie weken konden we uit Brazzaville terug naar België vertrekken!

Een VIP-vlucht vol pech. Na de landing met de CM-01 op Amman (Jordanië) kon een motor niet meer gestart worden. De mecaniciens uit Melsbroek komen 's anderendaags toe. Het wisselstuk kwam terecht op ander een vliegveld van Amman en bleek het verkeerde te zijn; dus opnieuw bestellen en wachten. We kregen dus tijd een van de zeven nieuwe wereldwonderen te bezoeken: Petra, hoofdstad van de Nabateërs (1ste eeuw), prachtig gelegen in een kloof in de heuvels nabij Amman. Op terugvlucht naar België kregen we een vogel in de andere motor en landden in Napels. Na twee dagen bracht een vliegtuig uit Melsbroek de mecaniciens en wij vertrokken terug naar huis. Een week later mochten we de CM-01 terug ophalen in Napels.

In juli 2016 vloog ik met de CM-02 over de Atlantische Oceaan via Keflavik (IJsland) en Saint John's (Canada) naar Washington DC met minister van Defensie S. Vandeput. Op de terugvlucht maakte ik tussenlandingen op Goose Bay (Canada) en Shannon (Ierland).

In de Flight Falcon, de kleinste van het 21 Smaldeel, heerste een uitstekende sfeer van respect en vriendschap tussen piloten en stewards/stewardessen.

### **Mecanicien, adjudant Omer Vanden Bosch aan het woord**

In het jaar 1990 vervoegde ik de 15 Wing en werd de technische sectie Falcon 20 opgericht. Deze sectie van de Maintenance Groep stond in voor de dagelijkse inspectie en bevoorrading van de brandstof van de toestellen tussen twee opdrachten in, en voor het eerste echelon onderhoud. Het onderhoud B, C en hogere inspecties werden uitgevoerd

contact avec notre Ambassade.

La panne réparée, nous espérons pouvoir rentrer. Il n'en est rien. Nos visas ne sont plus valables et doivent être renouvelés. Finalement, nous rentrons trois semaines plus tard en Belgique.

Un autre vol VIP vaut également la peine d'être mentionné.



Après l'atterrissage du CM-01 à Amman (Jordanie), un des moteurs ne veut pas redémarrer. Dès le lendemain, les mécaniciens de Melsbroek sont à pied d'œuvre. Malheureusement, la pièce de rechange a atterri sur un autre aéroport d'Amman. Nous avons donc ainsi le temps de visiter l'une des sept merveilles du monde, à savoir 'Petra', la capitale des Nabatéens (1er siècle), superbement nichée dans un petit canyon à proximité d'Amman.

Lors du vol retour, nous avons une collision aviaire et l'oiseau rentre dans le moteur, nous obligeant à une diversion sur Naples.

Deux jours plus tard, les mécaniciens de Melsbroek arrivent pour nous dépanner et nous rentrons à Bruxelles avec leur appareil. Une semaine plus tard, nous allons rechercher le Falcon à Naples.

Du 21 au 25 juillet 2016 j'ai conduit le ministre de la Défense S. Vandeput à Washington avec le CM-02 via Keflavik (Islande) et Saint John's (Canada). Lors du vol retour, nous faisons escale à Goose Bay (Canada) et Shannon (Ierland).

Dans le Flight Falcon, le plus petit de la 21e Escadrille, il règne une excellente ambiance, faite de respect et de camaraderie entre les pilotes et le personnel de cabine.

Le 9 décembre 2016, nous avons pris congé du Falcon 20 au cours d'une rencontre qui a réuni tous les pilotes et mécaniciens qui ont volé et entretenu l'appareil pendant 43 ans. »

### **Cédons la parole au mécanicien, adjudant Omer Vanden Bosch**

Je rejoins le 15 Wing au cours de l'année 1990, date à laquelle





door European Falcon Service van Dassault Aviation in Le Bourget. Regelmatig kregen wij bezoek van de firma en wij gingen ook ter plekke, wat uitgroeide tot een goede vriendschappelijke relatie naast het klant-firma protocol.

De sectie Falcon 20 werd binnen de Wing lachend de "wash and polish section" genoemd. De twee Falcons werden regelmatig door het personeel van de sectie gewassen, ze moesten er steeds mooi wit uitzien. Ook de "internal cleaning" (inwendig onderhoud) na elke opdracht werd door ons gedaan, inclusief het kuisen van de vloerbekleding met "carpet cleaner" dat na een nacht drogen grondig gestofzuigd werd.

Het inzetten van de Falcons voor medische evacuatie was meestal op de meest onvoorziene uren. Het personeel werd midden in de nacht opgeroepen om de medische kit te installeren. Deze uitrusting was eerder rudimentair in vergelijking met de medische kit die werd aangekocht voor de Embraer-toestellen.

Daar de twee vliegtuigen in de eerste plaats als VIP-toestellen werden ingezet, gebeurden veel opdrachten gedurende weekends en feestdagen. Deze zogenaamde VIP-toestellen vlogen in de eerste jaren elk ongeveer 450 vlieguren.

Ik vergeet nooit de oproep van de officier van de Wing Ops 15 Wing midden in de nacht van 31 juli op 1 augustus 1993 met de melding dat koning Boudewijn gestorven was. Hij was bij de eerste Belgen die midden in de nacht van 31 juli op 1 augustus 1993 vernam dat de koning gestorven was in Spanje. Er moest onmiddellijk een Falcon klaar gezet worden

la section technique du Falcon est créée au sein du Groupe de Maintenance. Cette section est responsable de l'entretien et de l'approvisionnement en carburant des appareils lors des « entrevols » ainsi que de la maintenance de premier échelon.

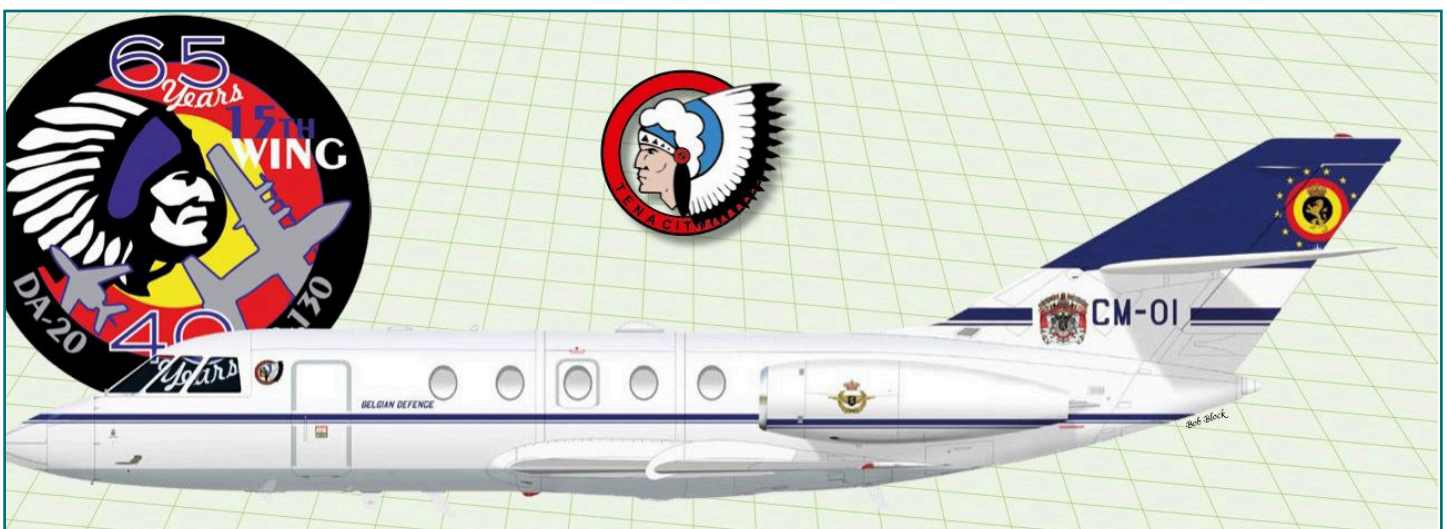
La maintenance de niveau B et C ainsi que les inspections plus importantes sont effectuées par European Falcon Service de Dassault Aviation au Bourget. Nous recevons régulièrement la visite de la firme. Nous nous rendons également sur place ce qui crée une relation de franche amitié qui va au-delà des simples relations client-firme.

Au sein du Wing, la section Falcon est ironiquement appelée la 'wash and polish section'. Les deux Falcon sont régulièrement nettoyés par le personnel de la section car ils doivent tout simplement briller... C'est également le cas de 'l'internal cleaning' (nettoyage intérieur) effectué après chaque vol par notre section. Il comprend notamment le nettoyage des tapis à l'aide du 'carpet cleaner' et le passage à l'aspirateur après que ceux-ci aient séché toute la nuit.

La mise en œuvre des Falcon pour les missions d'évacuation sanitaire s'effectue à toute heure du jour et de la nuit. Le personnel de la section a souvent été rappelé en pleine nuit afin d'installer le kit médical. L'équipement est plutôt rudimentaire en comparaison avec le matériel acheté pour les appareils Embraer.

Les avions sont essentiellement utilisés comme appareil VIP. De ce fait, ils volent surtout le week-end et les jours fériés, soit un total de plus ou moins 450 heures par avion au cours des premières années d'utilisation.

Je n'oublierai jamais le rappel du personnel effectué par l'officier Wing Ops du 15 Wing au cours de la nuit du 31 juillet au 1er août 1993. Il est l'un des premiers Belges à être informé du décès en Espagne de S.M. le Roi Baudouin. Un Falcon est immédiatement préparé afin d'aller chercher le Prince Albert qui se trouve à Marginale en Italie et l'amener à Grenade. »





# Het Onderhoud van de C130 tot de A400M

# La maintenance du C-130 à l' A400M

Men kan vaststellen door het analyseren van de luchtvaart literatuur en de geschiedenis van de militaire luchtvaart sinds haar bestaan, dat zeer weinig artikelen of boeken gewijd zijn aan het onderhoud en de ondersteuning van operaties, terwijl bij deze activiteiten meer dan 90% van het personeel luchtmacht betrokken is. Door dit artikel gewijd aan het onderhoud van de vliegtuigen in de 15 Wing en van de toekomstige A400M zullen we proberen om dit tekort enigszins goed te maken.

**S**inds de Eerste Wereldoorlog tot de dag van vandaag is er een zekere constante verhouding tussen het vliegend personeel (piloten, navigators,...) en het aantal technisch en ondersteunend personeel, sommige specialiteiten verdwijnen, andere komen er bij.

In feite is een Wing een team waarvan de professionaliteit en de spirit op alle niveaus maken dat een bemanning en haar vliegtuig slagen in het veilig uitvoeren van de toegewezen missie. Wat het zichtbare deel is van de ijsberg en natuurlijk ook het bekendste en meest gemiddeldste. Het rendement van de Maintenance Groep van een Wing kan worden gemeten door de mate van beschikbaarheid van de vliegtuigen. Deze beschikbaarheid is o.a. afhankelijk van het type vliegtuig, de leeftijd en het gebruik. Bijvoorbeeld de C-130 is een vliegtuig ontworpen in de jaren 50 met de technologie van die tijd. Indien sommige systemen, vooral de avionica, vervangen zijn door modernere technologie, dan is dit niet zo wat betreft de structuur, de motoren, de elektrische bedrading, het airconditioning systeem, ... die bij veroudering meer en meer defecten genereren! Om

On peut constater en analysant la littérature aéronautique et l'histoire de l'aviation militaire depuis son existence que très peu d'articles ou de livres sont consacrés à la maintenance et au support aux opérations alors que ces activités représentent plus de 90% du personnel des forces aériennes. Par cet article consacré à la maintenance du 15 Wing et du futur A400M nous allons essayer de pallier quelque peu à cette carence !

**D**epuis la première guerre mondiale jusqu'à nos jours il y a une certaine constante entre la proportion du personnel volant (pilotes, navigateurs,...) et la quantité de personnel technique et de support, certaines spécialités disparaissant, d'autres apparaissant.

En fait un Wing dans son ensemble est un team dont le professionnalisme et le spirit à tous les niveaux font qu'un équipage et son avion réussissent, en toute sécurité, la mission assignée, ce qui est la partie visible de l'iceberg et naturellement la plus connue et médiatisée. Le rendement d'un groupe de maintenance d'un Wing peut être mesuré par le taux de servicibilité des avions. Ce taux de servicibilité dépend entre autres du type d'avion, son ancienneté et son utilisation. Par exemple le C-130 est un avion conçu dans les années 50 avec la technologie de l'époque. Si certains systèmes, principalement l'avionique, ont été remplacés par des technologies modernes. Il n'en va pas de même pour la structure, les moteurs, le câblage électrique, le système de conditionnement qui en vieillissant génèrent de plus en plus de pannes ! Pour remédier à cela il n'y a pas de miracle, il faut





hieraan te verhelpen zijn er geen mirakels nodig, men heeft personeel en materiële middelen nodig. Het onderhoud en zijn prestaties worden beïnvloed door verschillende factoren zoals de levensduur van het vliegtuig, de budgetten, de middelen aan personeel en infrastructuur die defensie kan en wil ter beschikking stellen van de eenheid. Sinds het begin van de luchtvaart is, met de tijd, de levensduur van de vliegtuigen steeds langer geworden. Vanaf de 2de Wereldoorlog tot in de jaren zestig veranderde men van vliegtuig gemiddeld na vijf tot tien jaar. Onze C-130 zijn nu meer dan veertig jaar in dienst! De boordcommandanten van nu zijn geboren nadat ze in dienst genomen werden.

Dit houdt in dat vele systemen verschillende keren vernieuwd moesten worden en dat de structuur van het vliegtuig vervangingen en herstellingen vergen, veroorzaakt door het gebruik en de veroudering van de cel. Hierdoor zijn de vliegtuigen meer en meer geïmmobiliseerd op het niveau van de Wing en de burgerfirma's met een negatieve weerslag op de beschikbaarheid en het werkingsbudget van het betrokken vliegtuig. In onze archieven heb ik bijna geen cijfers teruggevonden betreffende de organisatie en de hoeveelheid personeel in de Maintenance Groep tijdens de jaren die de C-130 vooraf gingen (C-119, DC-3, ...). De OT (Organieke Tabel van een eenheid: aantal personeelsleden toegekend door Defensie aan de 15 Wing), alle specialiteiten vermengd, is praktisch constant gebleven sinds de introductie van de C-130 in de jaren zeventig, en dit ondanks verschillende reorganisaties. Begin jaren negentig werden bijkomende taken toegevoegd, maar aan de andere kant diende men de werkingskosten te verminderen. Vernoemen we hierbij het oprichten van de Flight Motor C-130 waarvan de activiteiten vroeger in de burgersector uitgevoerd werden. Gevolg: door de veroudering van de C-130 en hun intensieve gebruik, stonden begin 2000 een aantal C-130 van de 15 Wing te wachten voor de hangar van de geprogrammeerde inspecties (C-Check).

Tijdens deze periode heeft de minister van Defensie Flahaut, die als groot gebruiker van de 15 Wing altijd veel interesse toonde, gevraagd aan de dienst personeel van de generale staf een audit van de 15 Wing uit te voeren, en aan technische branche te investeren in het materiaal om de 15 Wing uit de impasse te halen. Zo werd de organieke tabel met +/- 10% verhoogd door prioritair en snel de ploegen voor herstel en inspectie van de C-130 te versterken. Budgettaire middelen werden gedeblokkeerd om overuren en vergoedingen te betalen aan de inspectieploegen die gedurende vier maanden in twee ploegen 24 op 24 uren gewerkt hebben. De rest van Defensie werd gevraagd om overuren te beperken of af te schaffen. De technische branche heeft dringend al het GSE materiaal (o.a. stellingen) gekocht om een tweede loods in te richten voor de geprogrammeerde inspecties C-130 (C Check). Op zes maanden tijd, hoewel de nieuwe OT niet voor honderd procent ingevuld werd, was de 15 Wing terug in een gezonde situatie. Als de wil er is, is alles mogelijk. Spijtig genoeg zien we vanaf 2010, met vliegtuigen die steeds ouder worden en budgetten van de staat die nieuwe beperkingen opleggen, dat de hoeveelheid personeel door opeenvolgende reducties zakt onder het origineel niveau. Deze reducties hebben onvermijdelijk een weerslag op de beschikbaarheid, weliswaar verzwakt door een gevoelige daling van het jaarlijks vliegplan en de zendingen.

In de visie op Defensie van de huidige regering zou de

du personnel et des moyens matériels.

La maintenance et ses performances sont influencées par divers facteurs, tels que la durée de vie de l'avion, les prescriptions du constructeur, les budgets, les moyens en personnel et infrastructure que la défense peut et veut bien mettre à la disposition de l'unité.

Depuis l'avènement de l'aviation, plus on avance dans le temps plus la durée de vie des avions s'allonge. Depuis la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale jusque dans les années soixante on changeait d'avion en moyenne tous les 5 à 10 ans. Nos C-130 sont maintenant en service depuis plus de 40 ans ! Les commandants de bord sont nés après leur mise en service ! Ceci implique que de nombreux systèmes doivent être renouvelés plusieurs fois et que la structure de l'avion nécessite des remplacements et des réparations dus à l'utilisation et au vieillissement de la cellule. Ainsi les avions sont immobilisés de plus en plus longtemps au niveau du Wing et dans les firmes civiles impactant de manière négative sur la servicibilité et le budget de fonctionnement de l'avion concerné !

Dans nos archives je n'ai pratiquement pas trouvé de chiffres concernant l'organisation et la quantité de personnel du groupe de maintenance pour les années précédant le C-130 (C-119, DAKOTA, ...).

Le TO (tableau organique d'une unité : quantité de personnel alloué par la défense) du 15 Wing, toutes spécialités confondues, était resté pratiquement constant depuis l'introduction du C-130 dans les années septante et cela malgré diverses réorganisations. Au début des années nonante des tâches supplémentaires avaient été ajoutées mais par ailleurs il fallait viser la diminution des frais de





organieke tabel van de 15 Wing nog met 31% moeten verminderen. Het personeel van de Wing zou van +/- 900 naar +/- 600 moeten dalen. De Maintenance Groep telt op dit ogenblik 490 personen voornamelijk verdeeld over drie smaldelen: Smd C-130: 229, Smd E&T&C (witte vliegtuigen, avionica en telecom): 116, en het Steun Smd (MT, GSE en Uitrusting): 135 personen. Ziedaar de context in dewelke de C-130 in 2019 door de A400M moet vervangen worden.

Alvorens te spreken over de toekomst van het onderhoud van de A400M is het interessant op te merken dat de Luchtmacht, samen met de andere kopers, deelgenomen hebben aan de ontwikkeling en de certificatie van dit nieuwe toestel o.a. bij het tot stand komen van de onderhoudshandboeken die de verschillende inspectie types voorschrijven (inspecties, vervanging van onderdelen en accessoires, ...).

Airbus wenste een burger certificatie voor de A400M door de EASA (European Aviation Safety Agency). Echter deze legt op dat, in navolging van de voorschriften die oorspronkelijk bepaald werden door de FAA, de toekomstige kopers o.a. betrokken moeten worden bij het opstellen van de onderhoudshandboeken. Deze procedure werd in de VSA ontwikkeld om de kopers de zekerheid te geven dat alle nodige veiligheidsinspecties wel degelijk voorgeschreven zijn en dat de aanbevelingen gedaan door de FAA na ongevallen en incidenten door de constructeur geïntegreerd worden in de onderhoudshandboeken. Een bijkomend doel is te beletten dat de bouwer vervangingen van onnodige onderdelen en accessoires zou voorschrijven. Met een levensduur voor de vliegtuigen van tientallen jaren hebben de constructeurs er inderdaad alle belang bij een maximum van onderdelen en accessoires te produceren om hun bedrijf te rentabiliseren.

Alle vertegenwoordigers van de kopers hebben een specifieke vorming moeten volgen alvorens deel te kunnen nemen aan het opstellen van de onderhoudshandboeken. De A400M werd opgedeeld in verschillende secties: motoren, brandstofsysteem, avionica, hydraulische systemen... en voor elke sectie werd een werkgroep met vertegenwoordigers van Airbus, kopers en EASA opgericht. Airbus werd gevraagd voor elk element van elk systeem een gestructureerd schema op te stellen dat, in geval van defect van dat element, de weerslag op de werking van het vliegtuig herneemt, alsook de voorgestelde inspecties en onderhoud van het element in kwestie.

Nemen we het voorbeeld van een brandstofpomp in een reservoir. Hoe wordt een piloot verwittigd van een defect, hoe kan hij het zien, wat is de weerslag op het brandstofsysteem, bestaat er redundantie... In functie van de resultaten en gegevens geleverd door de constructeur (levensduur...) moet hij voorstellen op welk ogenblik (tijdslijmiet/vluchten) dit onderdeel moet nagekeken worden. Tevens dient hij het gereedschap, de GSE, de nodige producten en de werklust te bepalen, en tevens te zorgen dat het onderdeel toegankelijk is.

Als anekdote, in de werkgroep "brandstof" heeft men bij het uitvoeren van deze analyse opgemerkt dat een pomp niet bereikbaar was en heeft Airbus een toeganksluik moeten bijvoegen! Dit toont de moeilijkheid aan om werk te coördineren dat in verschillende landen en plaatsen uitgevoerd wordt.

Het dient opgemerkt dat Airbus een maximum aan onderdelen en accessoires integreert die met succes gebruikt werden in

fonctionnement. Citons notamment la création du Flight moteur C-130 dont les activités se faisaient auparavant dans le civil. Conséquence : au début 2000, en raison du vieillissement des C-130 et de leur utilisation intensive,



le 15 Wing s'était retrouvé avec des C-130 en attente de maintenance devant le hangar des inspections programmées (C-Check).

Durant cette période le ministre de la défense Mr Flahaut (qui en étant un grand utilisateur du 15 Wing, lui a toujours voué beaucoup d'intérêt) a incité la branche personnel de l'état-major à auditer le 15 Wing et la branche technique à investir dans le matériel afin de sortir la maintenance du 15 Wing de l'impasse. Ainsi le tableau organique a été augmenté de +/- 10% en renforçant prioritairement et rapidement les équipes de réparation et inspection des C-130.

Des moyens budgétaires ont été débloqués pour payer des heures supplémentaires et des indemnités aux équipes d'inspection qui ont travaillé pendant 4 mois en deux équipes 24Hr/24Hr alors que le reste de la défense devait limiter ou supprimer les heures supplémentaires. La partie technique a acheté en urgence tout le matériel et le GSE (échafaudages) nécessaires pour créer un deuxième hangar consacré aux inspections programmées des C-130 (C-check).

En six mois, même si le nouveau TO n'a pas été rempli à 100% le 15 Wing avait retrouvé une situation saine. Quand la volonté y est, tous les miracles sont possibles...

Malheureusement depuis 2010 les avions prenant encore de l'âge et la situation budgétaire de l'état imposant de nouvelles restrictions, la quantité de personnel a été réduite par coupes successives à un niveau inférieur à celui d'origine ! Ces réductions ont inévitablement un impact sur la servicibilité, impact atténué il est vrai par une diminution sensible du plan de vol annuel et des missions.

Dans la vision de la défense du gouvernement actuel, le tableau organique du 15 Wing devrait encore être diminué de 31%. Le personnel du Wing devrait passer de +/- 900 personnes à +/- 600 personnes.

Le groupe de maintenance compte actuellement 490 personnes réparties principalement sur trois escadrilles, Esc C-130 :229 Pers, Esc E&T&C (Avions de communications/ avionique et télécommunication) :116 personnes et l'Esc de Support (MT, GSE et Equipement) : 135personnes.

C'est dans ce contexte que le C-130 devrait être remplacé en 2019 par l'A-400 M !





vroegere modellen zoals A380, A350,... Dit verklaart de grote betrouwbaarheid en de zeer bevredigende levensduur van al deze onderdelen. Zo kunnen de moderne vliegtuigen het stellen met kortere inspecties die langer gespreid zijn in de tijd.

Om zich een idee te vormen van de evolutie van het geprogrammeerd onderhoud vertrekken we van het inspectiesysteem van onze C-130. Er zijn geprogrammeerde inspecties zoals de A-check (elke 45 dagen/2 dagen werk), de B-check (na 6 maanden/1 week werk) en de C-check (na 18 maanden/145 dagen werk). Deze worden allen uitgevoerd in de 15 Wing. De D-check (na 6 jaar/6 maanden werk) wordt uitgevoerd door de burgersector. Deze inspecties hebben in principe een vaste uitvoeringstijd, maar de duur is dikwijls langer door modificaties en door herstellingen bij vastgestelde gebreken of defecten. En dit gebeurt meer en meer in functie van de gebruiks jaren.

Voor de A400M, wetende dat nog niets definitief vastligt en veel nog dient aangepast en geoptimaliseerd te worden in functie van de ervaringen opgedaan met de eerste operationele vliegtuigen, zouden de A-checks om de 6 maanden gebeuren (A1 op 6 maanden, A2 op 12 maanden, A3 op 18 maanden). Vervolgens zouden er C-checks zijn om de 24 maanden (C1 na 24 maanden, C2 na 48 maanden). Indien de eerste C-checks ongeveer 100 kalenderdagen geduurd hebben, mag men er van uitgaan dat later in routine deze inspecties 45 dagen zouden duren. Men kan dus vaststellen dat de werklust voor de geprogrammeerde inspecties van onze A400M, na de kinderziektes, merkbaar lager zal zijn dan voor de C-130.

Naast het geprogrammeerde onderhoud is er natuurlijk het correctief onderhoud, uitgevoerd door de Flight Interventie waarvan de voornaamste activiteiten bestaan uit het herstellen van defecten en kleine inspecties, waarvan vele interventies plaatsvinden in het buitenland. We mogen niet vergeten dat de C-130 en de A400M tactische vliegtuigen zijn die in oorlogsgebied kunnen opereren en dat, om een zekere soepelheid en snelheid van actie te bewaren, het aangewezen is dat de onderhoudsactiviteiten in die zones door militairen uitgevoerd worden.

Het personeel van het geprogrammeerd en correctief

Avant de parler du futur de la maintenance de l'A400M, il est intéressant de noter que la Force Aérienne avec les autres acheteurs ont participé au développement et à la certification de ce nouvel appareil, notamment à la réalisation des manuels de maintenance définissant les divers types de d'inspection (inspection, remplacement des pièces et accessoires etc).

Airbus désirait une certification civile de l'A400M par l'EASA (European Aviation Safety Agency). Or celle-ci impose, suivant les prescriptions définies à l'origine par la FAA, que les futurs acheteurs soient impliqués, entre autres, dans l'élaboration des manuels de maintenance. Cette procédure a été développée aux USA pour assurer aux acheteurs que toutes les inspections nécessaires à la sécurité soient bien prescrites et que les recommandations faites par la FAA après des accidents ou incidents soient bien intégrées par le constructeur dans les manuels de maintenance. Le but est également d'empêcher le constructeur de prescrire des changements de pièces et accessoires non nécessaires. Les avions ayant une durée de vie de plusieurs dizaines d'années les constructeurs ont en effet intérêt à produire un maximum de pièces et accessoires pour rentabiliser leur entreprise ! Tous les représentants des acheteurs ont dû suivre une formation spécifique avant de pouvoir participer au processus d'établissement des manuels de maintenance. L'A400M a été divisé en différentes sections : moteurs, système carburant, avionique, hydraulique...et pour chaque section un groupe de travail avec les représentants d'Airbus, des futurs acheteurs et de l'EASA a été créé. Le constructeur a dû présenter pour chaque élément de chaque système un schéma structuré reprenant les impacts sur le fonctionnement de l'avion en cas de panne de cet élément et les propositions d'inspection et de maintenance pour l'élément en question.

Prenons l'exemple d'une pompe de carburant dans un réservoir. En cas de panne de cette pompe, comment le pilote est-il prévenu, comment le voit-il, quel est l'impact sur le système carburant, y a-t-il redondance... En fonction des résultats et des données fournies par le constructeur (durée de vie...) le constructeur doit proposer à quel moment (durée en temps / heures de vols) cet élément doit être inspecté et définir également l'outillage, le GSE, les produits nécessaires ... la charge de travail et l'accessibilité sur l'avion. Pour l'anecdote dans le groupe de travail fuel, en effectuant cette analyse, le groupe a décelé qu'une pompe n'était pas accessible et Airbus a dû ajouter une porte de visite ! Ceci démontre la difficulté à coordonner le travail d'une entreprise répartie sur plusieurs pays et sites !

Il est à noter qu'Airbus intègre un maximum d'éléments et accessoires déjà utilisés avec succès sur leurs modèles précédents (A380,A350...), ce qui explique la grande fiabilité et la durée de vie très satisfaisante de toutes ces pièces. Ainsi les avions modernes peuvent se contenter d'inspections plus courtes et plus espacées.

Pour se faire une idée de l'évolution de la maintenance programmée, partons du système d'inspection de nos C-130. Il y a les inspections programmées A-check (tous les 45 jours/ 2 jours de travail), B-check (6 mois/ 1 semaine), C-Check (18 mois/ 145 jours calendrier) faites au 15 Wing et les D-Check (6 ans/ 6 mois) exécutés en usine. Ces inspections ont un temps d'exécution défini, mais cette durée est souvent prolongée pour des modifications, des réparations suite aux déficiences constatées, ceci se produisant de plus en plus en fonction des années d'utilisation.



onderhoud en van de Flight Line, belast met het voorbereiden en laden van de vliegtuigen, zijn voor het vliegend personeel en de buitenwereld de meest gekende functies. Men mag echter niet vergeten dat andere minder zichtbare secties niet minder onontbeerlijk zijn voor het slagen van het groepswerk in de 15 Wing. Zo hebben we het Steun Smaldeel bestaande uit de Flight MT (voertuigen, gespecialiseerde toestellen), de Flight GSE (Ground Support Equipment), de Flight Uitrusting, de Flight Telecom en de secties remmen, banden, plaatwerk, schilders, overleving, bewapening,...

Ander belangrijk punt voor de toekomst is de infrastructuur. Onze loodsen dateren uit de jaren 50, 60 en 70. Ze zijn niet in goede staat, voldoen hoegenaamd niet aan de huidige normen en zijn in ieder geval te klein voor de A400M. Zelfs indien de immobilisatieperiodes korter zijn en dus minder plaatsen vereisen, is een moderne en aangepaste infrastructuur desondanks onontbeerlijk voor het onderhoud. Een goed ontworpen onderhoudsinfrastructuur laat toe het personeel maximaal te rentabiliseren. Voegen we hieraan toe dat op Defensie, teneinde personeel te besparen, er een tendens is zekere activiteiten in de burgersector te laten uitvoeren. Verschillende opties om tot de OT, overwogen door Defensie te komen, blijven natuurlijk mogelijk.

Dit alles wordt bestudeerd op niveau van de generale staf. Het zal een zware last zijn op budgettair niveau, maar laat ons hopen dat de beslissingen die genomen zullen worden de 15 Wing zal toelaten, in de volgende decennia, zijn opdrachten op een operationele en efficiënte wijze te blijven uitvoeren. Maar de klok tikt en de eerste A400M zou in principe toekomen in 2019.



Pour l'A400M, en sachant que tout n'est pas encore figé et que les programmes de maintenance doivent encore être amendés et optimisés en fonction de l'expérience acquise avec les premiers avions opérationnels, des A-checks se feraient tous les six mois (A1 6 mois, A2 12 mois, A3 18 mois), ensuite il y aurait des C-checks tous les 24 mois (C1 24 mois, C2 48 mois...)

Si les premiers C-Check ont duré autour de 100 jours calendrier, en routine ces inspections devraient prendre 45 jours.

On peut ainsi constater que la charge de travail pour les inspections programmées de nos futurs A-400M, après les maladies de jeunesse, sera bien moindre que pour les C-130.

A côté de la maintenance programmée, il y a bien sûr la maintenance corrective, effectuée par le flight intervention dont les activités principales sont la réparation des pannes, les inspections mineures, avec de nombreuses interventions à l'étranger. Il ne faut pas oublier que le C-130 et l'A400M sont des avions tactiques amenés à opérer en zone de guerre et que pour avoir une certaine souplesse et rapidité d'action il est souhaitable que ce soient des militaires qui effectuent les activités de maintenance dans ces zones.

Si la maintenance programmée et la maintenance corrective ainsi que le personnel de ligne, en charge de la préparation et du chargement des avions, sont les fonctions les plus connues du personnel navigant et du monde extérieur, il ne faudrait pas oublier que d'autres sections pour être moins visibles ne sont pas pour autant moins indispensables à la réussite du travail d'équipe du 15 Wing. Nous avons l'Escadrille support comprenant le flight MT (véhicules / engins spécialisée...), le flight GSE (Ground Support Equipment), le flight équipement, le flight télécommunication et les sections freins, pneus, tôlerie, peinture, survie, armement...

Autre point important pour le futur, c'est l'infrastructur. Nos hangars datent des années cinquante, soixante et septante. Ils ne sont pas en bon état, nullement aux normes actuelles et de toutes façons trop petits pour l'A400M. Si les durées d'immobilisation des avions modernes sont moins longues nécessitant moins d'emplacements, une infrastructur moderne et adaptée est toutefois indispensable pour la maintenance. Une infrastructur de maintenance bien conçue permet de rentabiliser au mieux le personnel. Ajoutons à cela qu'il y a à la Défense, en vue d'économiser du personnel, une tendance à faire sous-traiter certaines activités par le civil. Diverses options pour arriver au TO envisagé par la Défense sont bien sûr possibles.

Tout ceci est en phase d'étude au niveau de l'état-major. Ce sera une charge importante au niveau budgétaire, mais espérons que les décisions qui seront prises permettront au 15 Wing de continuer à remplir ses missions de manière opérationnelle et efficace dans les prochaines décennies. Mais l'horloge tourne et les premiers A400M devraient arriver en principe en 2019 !



# The Atlas story



Mike Arren

## [Part 19]

### Problemen met de Propeller Gearbox

Op 2 augustus 2016 meldt Europrop International (EPI) – de fabrikant van de TP400-D6 turbopropmotor voor de A400M – dat men volop bezig is met het zoeken naar een oplossing voor de propeller gearbox die een kortere levensduur had dan verwacht, maar dat een definitieve oplossing wellicht pas tegen midden 2017 mag worden verwacht. Intussen moeten de huidige gebruikers van de A400M elke 650 vlieguren een revisie van de motoren uitvoeren.

### Operaties op onverharde landingsbanen

Op 24 augustus demonstreerde Airbus Defence & Space met succes de capaciteiten van de A400M om vanop zand strips te opereren. Dit is de laatste van drie onverharde oppervlaktetypes waarvoor het toestel zal worden gecertificeerd.

MSN002 heeft gedurende 3 weken in augustus vanaf een zandstrip in Woodbridge in Groot-Brittannië – die speciaal werd aangelegd door het 23 Parachute Engineer Regiment – geopereerd, en heeft tijdens de laatste week met toenemend zwaardere beladingen gevlogen.

De A400M demonstreerde excellente prestaties bij het taxiën (zoals U-bochten) en tijdens opstijgen en landen op de strip van 1600 meter. Deze tests volgden op eerdere successen op

### Problèmes avec la gearbox de l'hélice

Le 2 août 2016, Europrop International, le fabricant du moteur de l'A400M, a communiqué que l'on travaille pleinement à la recherche d'une solution pour la gearbox de l'hélice qui a actuellement une durée de vie plus courte que prévue, mais qu'une solution définitive ne sera disponible que pour mi- 2017. En attendant les utilisateurs actuels de l'A400M doivent effectuer tous les 650 heures de vol une révision des moteurs.

### Opérations sur des pistes non préparées

Le 24 août, Airbus Defence & Space a démontré avec succès les capacités de l'A400M à opérer à partir d'une piste en sable. C'était la dernière des trois surfaces non préparées sur laquelle le A400M sera certifié.

Le MSN002 a volé durant 3 semaines avec des charges augmentant régulièrement à partir d'une piste en sable à Woodbridge en Grande Bretagne qui avait été spécialement construite par le 23 Parachute Engineer Regiment, l'A400M a fait preuve d'excellentes performances lors du taxi (virages à 180°) et lors des atterrissages et décollages sur une piste de 1600 mètres. Ces tests ont suivi les succès antérieurs sur la piste en gravier d'Ablitas en Espagne et la piste en herbe d'Ecurey en France.





de gravelstrip van Ablitas in Spanje en op de grasstrip van Écury in Frankrijk.

Volgens sommige experts heeft de A400M echter een beperkte mogelijkheid om vanaf onverharde strips te opereren daar het risico op schade aan het toestel tijdens landingen simpelweg te groot is.

### Leveringen

Intussen werden er 32 Atlassen afgeleverd, waaronder 11 (RAF) 10 (FAF), 5 (GAF), 3 (TU), 1 (SP) en 3 voor Maleisië.

Op 5 september heeft de eerste A400M voor de Ejército del Aire zijn eerste vlucht uitgevoerd. Dit toestel MSN044 steeg op vanaf Sevilla in Spanje te 15:25 uur lokale tijd, waar het 3 uur en 45 minuten later terug landde. De Captain van deze vlucht (Ignacio "Nacho" Lombo) was zeer tevreden over dit toestel.

Op 16 oktober wordt bekend dat de Luftwaffe voor het eind van dit jaar een Atlas met een zelfbeschermingssysteem zal ontvangen. Deze Atlas, die reeds in januari werd verwacht zal in november of december geleverd worden. Het zelfbeschermingssysteem omvat een waarschuwingssysteem tegen projectielen, een radarwaarschuwingssysteem en kan afleidingen zoals "chaff" en "flares" lanceren.

### Aankoop van C130J door Frankrijk en Duitsland

Op 6 oktober liet Duitsland zijn intenties kennen om zo'n 4 tot 6 Lockheed C-130J Hercules transporttoestellen aan te kopen. Eerder had Frankrijk al 2 C-130J n 2 KC-130J tankers besteld.

Deze beslissing kan worden gezien als een nieuwe terechtwijzing voor Airbus. Ook geeft deze beslissing weer hoe gefrustreerd Duitsland wel is over de verschillende problemen en vertragingen in het A400M programma. Berlijn heeft 53 Atlassen besteld om zijn oudere C-160 Transall te vervangen maar tekortkomingen in prestaties, meer bepaald de mogelijkheid om helikopters in vlucht bij te tanken, doen Duitsland naar de aankoop van een Amerikaans toestel neigen. Het moet wel gezegd worden dat Duitsland sowieso behoefte heeft aan een kleiner transporttoestel dat kan opereren vanaf locaties die te klein zijn voor de A400M. Naar aanleiding van deze beslissing van Duitsland verdedigde Airbus Defence & Space de A400M. Airbus heeft geen kritiek op deze beslissing zelf omdat het de wil naar Europese samenwerking aantoonde, maar Airbus blijft erbij dat de A400M over superieure capaciteiten beschikt, en ook kan opereren op plaatsen waar de Boeing C-17, de C-130 of de C-160 dit kunnen.

### A400M voor de 15 Wing

De A400M die nu geleverd wordt heeft nog kinderziektes en evolueert nog steeds. Daarom zullen geleverde toestellen later moeten aangepast worden (RETROFIT). BELUX wil dit zoveel mogelijk vermijden. Daarom onderhandeld men met AIRBUS om de levering van de eerste A400M (het Luxemburgse toestel) voorzien in februari 2019 te verschuiven naar november 2019, en zo eventuele RETROFITS maximaal te beperken. Het achtste toestel zou in dat geval geleverd worden in november 2020. Deze vertraging zal er waarschijnlijk toe leiden dat de levensduur van de C-130 zal moeten verlengd worden.

In het kader van de continue training van de piloten zou de voorkeur van BELUX uitgaan naar het aankopen en uitbaten van een A400M FFS (Full Flight Simulator). In deze moderne

Selon certains experts l'A400M aurait une capacité limitée à opérer à partir de pistes non préparées vu que le risque d'endommager l'appareil est simplement trop grand.

### Les livraisons

Pendant ce temps 33 Atlas ont été livrés, 11(RAF), 10 (FR),5 (GE) et 3 (TU), 1 (SP) en 3 pour la Malaisie.

Le 5 septembre le premier A400M pour l'Ejercito del Aire a



effectué son premier vol. Le MSN044 a décollé de Séville à 15 :25 heure locale pour atterrir 3 heures et 45 minutes plus tard. Le commandant de bord de ce vol (Ignacio « Nacho » Lombo) était très satisfait de ce vol.

Le 16 octobre il a été annoncé que la Luftwaffe recevrait à la fin de cette année un Atlas avec un système d'autoprotection. Cet Atlas qui était prévu pour janvier sera livré en novembre ou en décembre. Ce système d'autoprotection comprend un système d'alerte contre des projectiles, un système d'alerte radar et de largage de « chaff » et « flaires ».

### Achat de C130J en France et en Allemagne

Le 6 octobre l'Allemagne a fait connaître ses intentions d'acheter de 4 à 6 avion de transport C-130J. La France avait précédemment commandé 2 C-130J et 2 ravitailleurs KC-130J.

Cette décision peut être considérée comme une nouvelle gifle pour Airbus. Cette décision montre comment l'Allemagne est frustrée par les nombreux problèmes et retards dans le programme A400M. Berlin a acheté 53 Atlas pour remplacer ses C-160 Transall, mais les lacunes en performance, en particulier pour le ravitaillement en vol des hélicoptères, l'a poussé à acquérir des appareils américains. Il faut dire que l'Allemagne a un besoin d'un appareil qui puisse opérer à partir d'emplacements qui sont trop petits pour les A400M. Suite à cette décision de l'Allemagne, Airbus Defence and Space défend l'A400M. Airbus ne critique pas cette décision car elle montre une volonté de coopération européenne, mais soutient que l'A400M a des capacités supérieures et peut opérer partout où les Boeing C-17, les C-130 et C-160 peuvent aller.

### L'A400M pour le 15 Wing

Dans le cadre de la formation continue des pilotes la préférence de BELUX ira pour l'achat d'un Airbus FFS



simulators is een uur FFS gelijkgesteld met een werkelijk gevlogen uur op het vliegtuig. Er kunnen dus vele vliegreuren uitgespaard worden door het gebruik van de FFS. Probleem is de nodige investeringen vinden. Deze voorkeursoptie wordt nu onderzocht qua haalbaarheid maar andere opties

(Full Flight Simulator). Dans ces simulateurs modernes une heure de FFS peut être assimilée à une heure de vol réel dans l'avion. Ainsi beaucoup d'heures de vol pourraient être épargnées par l'utilisation d'un FFS. Le problème est de trouver les investissements nécessaires. Cette option préférée est à l'étude, mais d'autres options restent ouvertes.



Les A400M actuellement livrés ont encore leurs maladies de jeunesse et évoluent constamment. Les appareils qui seront livrés devront donc subir une mise à jour (RETROFIT). BELUX veut éviter cela autant que possible. Ainsi il est négocié avec Airbus pour que la livraison du premier A400M (l'appareil luxembourgeois) prévu en février 2019 soit déplacé en novembre 2019 afin d'éviter un maximum de RETROFIT. Le dernier A400M serait donc livré en novembre 2020. Ce retard conduira probablement à prolonger la durée

blijven open.

Van de geplande infrastructuurwerken voor de komst van de A400M blijft in een eerste fase zichtbaar alleen de bouw van de broodnodige maintenance hangar over. Maar hoe en door wie dit moet gerealiseerd worden is verre van beslist. Verschillende opties zouden bestudeerd worden maar de overwegende factor is zichtbaar dat er geen budget voorzien is om deze werken uit te voeren.

de vie des C-130.

**Kapt VI Julien Gillis heeft zich op 14 november als eerste Belgische piloot gekwalificeerd op de operationele A400M na een opleiding van twee maanden bij CIET (Centre Instruction des Equipages de Transport) in Orléans(FR). Hij wist ons hierover het volgende te vertellen.**

**Le Cdt Av Julien Gillis s'est qualifié le 14 novembre comme le tout premier pilote belge sur le A400M opérationnel après deux mois de formation au CIET (Centre Instruction des Equipages de Transport). Il nous relate ses expériences.**

Ik ben mijn opleiding in Orléans begonnen op 12 september 2016. Het geheel van de opleiding wordt gegeven door personeel van Airbus. Die instructeurs bedienen de simulator A400M die in de gebouwen van de CIET geïnstalleerd is op de BA 123 van Orléans. Ik heb een opleiding van boordcommandant gevolgd, maar ik heb ook enkele sessies in de rechterstoel gedaan want in de UK zal ik in beide stoelen gekwalificeerd worden.

J'ai commencé ma formation à Orléans le 12 septembre 2016. L'ensemble de la formation est dispensé par du personnel d'Airbus. Ces instructeurs opèrent le simulateur A400M qui est installé dans les bâtiments du CIET (Centre d'Instruction des Equipages de Transport) sur la BA 123 d'Orléans. J'ai suivi une formation de commandant de bord. J'ai également fait quelques séances dans le siège de droite car je serai qualifié dans les 2 sièges au Royaume-Uni. La conversion comprenait une partie théorique et pratique. La partie théorique se faisait essentiellement en SPL (Self Paced Learning) ainsi qu'en CAI (Computer Assisted Instruction). Un

De opleiding omvatte een theoretisch en een praktisch gedeelte. Het theoretisch gedeelte gebeurde vooral in SPL (Self Paced Learning) alsook in CAI (Computer Assisted Instruction). Een deel van deze cursus had tot doel ons vertrouwd te maken met de verschillende systemen van het vliegtuig: hydraulisch, elektrisch, flight controls... Ook werden ons tijdens deze lessen enkele specifieke procedures







aangeleerd zoals LVO (Low Visibility Operations) of de NAT HLA (North Atlantic High Level Airspace). Op het einde van het theoretisch gedeelte werden examens afgenomen die zonder problemen verliepen.

Het praktisch gedeelte speelde zich af in FFS (Full Flight Simulator). Het is een simulator van niveau "D", een type van de allerlaatste generatie. Volgens de burger reglementering is in dit type een uur simulator gelijkwaardig aan een uur in vlucht. In andere termen zijn de omstandigheden er zoals in een echte vlucht. Behalve het volledig gamma van defecten is het mogelijk de versnellingen in alle assen te voelen, maar kan men ook turbulenties, onweders en rook in de cockpit simuleren.

De training op simulator is opgedeeld in 4 fases met een totaal van 25 sessies van 4 uur. De voornaamste fases zijn MCF (Modern Cockpit Familiarisation), FTD (Fixed Training Device), TRC (Type Rating Device) en WWO (World Wide Operations).

Het deel MCF richt zich op het manueel vliegen in normale omstandigheden. Het deel FTD heeft als doel het aanleren en toepassen van de normale en noodprocedures in een eenvoudige omgeving (simulator zonder beweging). Het deel TRC is gericht op het toepassen van de normale en noodprocedures in een complexe en veel meer uitdagende omgeving. Le WWO pakt de specifieke operaties aan zoals de RNP (Required Navigation Performance), de LVO en de NAT HLA.

Ik heb het genoeg gehad mijn eerste vlucht uit te voeren op 14 november 2016 met de LCL Piubeni, commandant van het CIET. De overgang van de simulator naar het vliegtuig was tamelijk gemakkelijk en ik heb dus de graad van realisme van de simulator kunnen meten. Het doel van de trainingsvlucht was rondjes vliegen van de piste op 500 en 1000 voet hoogte. We hebben ongeveer 1u35 gevlogen. Het vliegtuig is uitzonderlijk aangenaam om te vliegen, het is stabiel en zeer soepel van besturing. Het is ook veel imponanter dan de C-130 met een maximumgewicht van 141 T bij het opstijgen maar hij is verbazingwekkend veel meer reactief en beweeglijk. Het is zeer verrassend!

Ik zal een uitstekende herinnering bewaren van deze eerste vlucht en kijk ernaar uit om er terug mee te vliegen.

**Midden december vertrok Kapt Gillis naar het Verenigd Koninkrijk om bij de RAF, op de vliegbasis van Brize-Norton, een opleiding tot instructeur A400M te volgen.**

voet de ces cours avait pour but de nous familiariser avec les différents systèmes de l'avions : hydraulique, électrique, flight controls, ...

Le but de ces cours était également de nous apprendre certaines procédures spécifiques comme les LVO (Low Visibility Operations) ou le NAT HLA (North Atlantic High Level Airspace). A l'issue de la partie théorique, nous avons bien sûr du passer des examens qui se sont très bien déroulés.

La partie pratique quant à elle se déroulait dans le FFS (Full Flight Simulator). Il s'agit d'un simulateur de niveau « D », ce type de simulateur est de toute dernière génération. Une heure de simulateur équivaut à une heure de vol selon la réglementation civile. En d'autres mots les conditions y sont quasiment réelles.

Outre le panel complet de pannes, il est possible de ressentir les accélérations sur tous les axes mais aussi de simuler des turbulences et des orages ou des fumées dans le poste de pilotage.

L'entraînement au simulateur se divise en 4 phases et totalise environ 25 séances de 4h. Les phases principales sont le MCF (Modern Cockpit Familiarisation), FTD (Fixed Training Device), TRC (Type Rating Course) et WWO (WorldWide Operations). La partie MCF est axée sur le vol manuel en conditions non dégradées. La partie FTD a pour but l'apprentissage et l'application des procédures normales et d'urgence dans un environnement simplifié (simulateur sans motion). La partie TRC est axée sur l'application de l'ensemble des procédures normales et d'urgence dans un environnement complexe et beaucoup plus « challenging ». Le WWO aborde les opérations spécifiques comme les approches RNP (Required Navigation Performance), les LVO ou le NAT HLA.

J'ai eu le plaisir d'effectuer mon premier vol le 14 Novembre 2016 avec le LCL Piubeni qui est le Commandant du CIET. La transition du simulateur a été assez aisée, j'ai donc pu mesurer le degré de réalisme du simulateur. L'objectif de ce vol d'entraînement était d'effectuer des tours de pistes à 1000ft et 500ft AGL. Nous avons volé environ 1h35.

L'avion est extrêmement plaisant à piloter, il est stable et est très souple aux commandes. Il est aussi beaucoup plus imposant que le C130H avec une masse maximum au décollage de 141T mais il est étonnement beaucoup plus réactif et agile. C'est très surprenant ! Je garderai un excellent souvenir de ce premier vol et il me tarde déjà de revoler.

**A la mi-décembre le Capitaine Gillis est parti vers le Royaume-Uni pour suivre une formation de moniteur à la RAF sur la base aérienne de Brize-Norton.**



# 15 Wing in/en 2016



## Olympische Spelen in Brazilië

Op 4 augustus bracht de Falcon 900 koning Filip naar Rio de Janeiro voor de opening van de Olympische spelen (boordcommandant S. Van Avermaet). De koning was erbij toen Greg Van Avermaet goud won bij de beroepsrenners op de weg op 8 augustus. Hij woonde ook een wedstrijd bij van het Belgische mannenhockeyteam, dat later zilver won in de finale tegen Argentinië. Op 9 augustus vloog het toestel met het vorstenpaar terug naar België.

## Jeux olympiques au Brésil

Le 4 août le Falcon 900 a amené le roi Philippe à Rio De Janeiro pour l'ouverture des jeux olympiques (commandant de bord S. Van Avermaet). Le roi était présent lorsque Greg Van Avermaet a gagné

## Bemanning C-130 in de VSA voor training

Op 12 augustus vertrok op Melsbroek een C-130 met een detachement van de 15de Wing naar de USA voor deelname aan de Advanced Airlift Tactics Training Course (AATTC): vijf bemanningsleden, twee para's van het Peloton Luchtbevoorrading en negen mecaniciens. Op 29 augustus was iedereen terug op Belgische bodem na een leerrijke zending en 50 vliegreuren waarvan 20 gedurende de AATTC.

De AATTC is een cursus georganiseerd door de US Air National Guard en gaat door in twee delen en op twee locaties. Het eerste deel in Saint Joseph (Missouri) bestaat uit twee dagen theorie en twee vliegdagen, waar de nadruk ligt op het aanleren van tactieken voor het ontwijken van bedreigingen en het perfectioneren van airdrop- en airland-technieken. In het tweede deel wordt gevlogen vanuit Fort Huachuca (Arizona) en wordt de bergachtige omgeving daar gebruikt om training te geven in het vliegen op lage hoogte. De aangeleerde tactieken en technieken worden aangewend in enkele allesomvattende trainingsvluchten.

Het 20 Smaldeel krijgt over het algemeen jaarlijks twee maal de kans om een bemanning naar AATTC te sturen. Sinds enkele



l'or lors de l'épreuve de cyclisme sur route la 8 août. Il était aussi présent lorsque plus tard l'équipe masculine de hockey a gagné la médaille d'argent en finale contre l'Argentine. Le 9 août, l'avion a ramené le couple royal vers la Belgique.

## Equipage C-130 en entraînement aux USA

Le 12 Août un C-130 décollait de Melsbroek avec un détachement du 15<sup>e</sup> Wing vers les USA pour participer à l'Advanced Airlift Tactics Training Course (AATTC): cinq membres d'équipage, deux paras du peloton Ravitaillement par Air et neuf mécaniciens. Le 29 août le détachement était de retour sur le sol belge après une mission très enrichissante et 50 heures de vol dont 20 durant l'AATTC.

L' AATTC est un cours organisé par les US National Guard. Il se déroule en deux phases et en deux endroits. La première partie à Saint Joseph (Missouri) comprend deux jours de théorie et deux



jaren bestaat er een Europese tegenhanger van de Amerikaanse AATTC, namelijk de EAATTC waar het 20 Smaldeel jaarlijks ook tweemaal aan deelneemt. Deze cursus gaat afwisselend door te Zaragoza (Spanje), Bezmer (Bulgarije) of Orléans (Frankrijk). In principe neemt elke C-130-piloot van het 20 Smaldeel minstens één maal deel aan dit type training als copiloot en een maal als boordcommandant.





## EU-Top in Bratislava

Op 15 september bracht een Embraer (boordcommandant M. Campers) de Belgische delegatie onder de leiding van premier C. Michel en een twintigtal journalisten naar Bratislava voor de Europese top op 16 september.

## Koning Filip naar Frankfurt

Op 20 september bracht een Embraer (boordcommandant F. Passagez) koning Filip en zijn gevolg naar Frankfurt voor een bezoek aan de Europese Centrale Bank. Koning Filip was de eerste koning die de ECB bezocht. Hij werd ontvangen en rondgeleid door de president van de ECB de Italiaan M. Draghi.

## Drie vliegtuigen naar Tel Aviv: Begrafenis van Shimon Peres

Op 28 september overleed S. Peres. Hij was 93 jaar en de laatste overlevende van de stichters van de Staat Israël in 1946. Hij bekleedde vele belangrijke posten als militair en politicus. Hij was o.a. premier en uiteindelijk president van 2007 tot 2014. In 1993 kreeg hij ook de Nobelprijs voor Vrede. Voor zijn begrafenis op 30 september brachten drie vliegtuigen van het 21<sup>e</sup> Smaldeel delegaties van de EU, Luxemburg en België, naar Tel Aviv.

Op 28 september bracht een Embraer (boordcommandant A. Grossiels) D. Tusk, voorzitter van de Europese Raad, en zijn gevolg naar Kiev en 's anderdaags door naar Tel Aviv.

Op 29 bracht de Falcon 20 (boordcommandant D. Jorissen) Henri, Groothertog van Luxemburg en zijn gevolg naar Tel Aviv en vloog de Falcon 900 (boordcommandant S. Van Avermaet) met premier C. Michel en journalisten naar dezelfde bestemming.

## Ons vorstenpaar naar Japan

Van 9 tot 15 oktober brachten koning Filip en koningin Mathilde een staatsbezoek aan Japan.

Zowel voor de heen- als terugvlucht met de Airbus A321 waren tussenlandingen gepland in Yekaterinburg (Rusland) en Ulaanbataar (Mongolië). Voor deze reis werd een "slip crew" (boordcommandant K. De Winter) met een lijnvlucht gebracht naar Ulaanbataar, om daar het vliegtuig over te nemen van de bemanning die uit Melsbroek kwam (boordcommandant W. Meukens). Deze bemanning bracht het vorstenpaar en het gevolg van een zestigtal personen (medewerkers en journalisten) naar Tokio waar een honderdtal zakenmensen aansloten. Op 14 oktober vloog de A321 verder van Tokio naar Osaka. 's Anderendaags steeg het gezelschap op voor de lange terugreis naar België. Door de hevige wind in Ulaanbataar diende uitgeweken te worden naar het vliegveld van Hohhot, de hoofdstad van de autonome regio Binnen-Mongolië in China. Na een achttal uren kon de A321 opnieuw opstijgen richting Ulaanbataar van waaruit de bemanning van W. Meukens de reis verder zette via Yekaterinburg. Met een vertraging van zeven uur, maar veilig, landde de A321 in de nacht van 15 op 16 oktober op Melsbroek. In totaal was de Airbus ongeveer dertig uren onderweg!

## Ons vorstenpaar naar Frankfurt

Op dinsdag 19 oktober vertrok ons vorstenpaar met een Embraer (boordcommandant A. Laboury) naar Frankfurt. Daar opende zij samen met koning Alexander van Nederland de "Frankfurter Buchmesse" waar dit jaar de Vlaamse en Nederlandse schrijvers en hun boeken in de belangstelling werden geplaatst. Het Nederlands Letterenfonds hoopte dat een vijf honderdtal boeken van Vlaamse

jours de vol pendant lesquels l'accent était mis sur l'apprentissage de manœuvres d'évitement de la menace et le perfectionnement des tactiques de largage et d'atterrissage. La deuxième partie est effectuée depuis Fort Huachuca (Arizona) et l'environnement montagneux est utilisé pour s'entraîner au vol à basse altitude. Les techniques et tactiques enseignées sont mises en œuvre lors de quelques vols d'entraînement.

La 20<sup>e</sup> Escadrille reçoit généralement deux fois par an l'occasion d'envoyer un équipage à l'AATTC. Depuis quelques années l'Europe propose un exercice homologué à l'AATTC américain dénommé EAATTC et auquel la 20<sup>e</sup> Escadrille participe aussi deux fois par an. Ce cours s'effectue alternativement à Saragosse (Espagne), Bezmer (Bulgarie) ou Orléans (France). En principe, chaque pilote C-130 de la 20<sup>e</sup> Escadrille participe à ce type d'exercice au moins une fois comme copilote et une fois en tant que commandant de bord.

## Sommet EU à Bratislava

Le 15 septembre, un Embraer (commandant de bord M. Campers) a amené la délégation belge à Bratislava pour le sommet européen du 16 septembre. Cette délégation menée par le Premier ministre C. Michel comprenait aussi une vingtaine de journalistes.

## Le roi Philippe vers Frankfurt

Le 20 septembre, un Embraer (commandant de bord F. Passagez) a amené le roi Philippe et sa suite à Frankfurt pour une visite à la Banque centrale européenne. Le roi Philippe était le premier

souverain qui a visité l'ECB. Il a été accueilli et guidé par le président de l'ECB, l'Italien M. Draghi.

## Trois avions vers Tel Aviv : Enterrement de Shimon Peres

S. Peres est décédé le 28 septembre. Il avait 93 ans et était le dernier survivant des fondateurs de l'Etat d'Israël en 1946. Il avait

exercé de nombreux postes importants comme militaire et homme politique. Il a été e.a. Premier ministre et finalement Président de 2007 à 2014. En 1993 il a aussi reçu le prix Nobel de la Paix. Pour son enterrement le 30 septembre, trois avions de la 21<sup>e</sup> Escadrille ont acheminé vers Tel Aviv des délégations de l'EU, du Luxembourg et de la Belgique.

Le 28 septembre un Embraer (commandant de bord A. Grossiels) a acheminé D. Tusk, président du Conseil Européen et sa suite vers Kiev et le lendemain vers Tel Aviv.

Le 29 septembre un Falcon (commandant de bord D. Jorissen) a acheminé Henri Grand-duc de Luxembourg et sa suite vers Tel Aviv et le Falcon 900 (commandant de bord S. Van Avermaet) a acheminé le Premier Ministre C. Michel et des journalistes vers la même destination.

## Notre couple royal vers le Japon

Du 9 au 15 octobre le roi Philippe et la reine Mathilde effectuaient une visite d'état au Japon.

Tant pour l'aller que pour le retour en Airbus A321 des escales techniques étaient prévues à Ekaterinbourg (Russie) et Oulan-Bator (Mongolie). Pour ce voyage, un « slip crew » (commandant de bord K. De Winter) avait été prépositionné par avion de ligne à Oulan-Bator pour y reprendre l'avion et remplacer l'équipage parti de Melsbroek (commandant de bord W. Meukens). Cet équipage a acheminé le couple royal et sa suite d'une septantaine de personnes (collaborateurs et journalistes) vers Tokyo où ils ont été rejoints par





en Nederlandse schrijvers in het Duits zouden vertaald worden.

### **C-130-bemanningen oefenen in Portugal**

Van zaterdag 15 oktober tot vrijdag 5 november oefende de Lichte Brigade (de vroegere paracommando's) met de C-130's



gedurende de tweede "Airlift Bloc Training" van dit jaar (ABT-C). De manschappen van de Lichte Brigade waren gelegerd op de basis van Tancos. Het detachement van de 15 Wing met drie C-130's onder het bevel van commandant JF. Beguin (bevelhebber 21 Smaldeel en boordcommandant C-130) was gestationeerd op het vliegveld Ovar.

Het doel van de training was het oefenen van "Non-combatant Evacuation Operations" (NEO): het evacueren van landgenoten uit een onstabiel of gevaarlijk gebied. Met de C-130's werden formatievluchten uitgevoerd op lage hoge en met stormlandingen. Halfweg van de periode werden de bemanningen en de paracommando's omgewisseld door de inzet van de Airbus A321. Na de oefeningen, op 4 en 5 november vlogen de C-130's terug naar Melsbroek en vloog de A321 naar Portugal (Porto en Lissabon) om alle Belgische militairen terug te brengen naar Melsbroek.

### **Naar Jordanië met koning Mathilde**

Zondagavond 23 oktober bracht de Airbus A321 (boordcommandant J. Hanssens) koningin Mathilde en de minister van Ontwikkelingssamenwerking, A. De Croo, naar Amman. Zij brachten een bezoek aan het vluchtelingenkamp van Zaatari waar 80.000 Syriërs verblijven. België schonk 10 miljoen euro aan Jordanië om te helpen in de vluchtelingencrisis. De koning en de minister werden ontvangen door koningin Rania van Jordanië vooraleer op 25 oktober terug te vliegen naar Melsbroek.

### **Oefening "Tropical Storm" in Afrika**

Van 6 november tot 5 december oefenden Belgische militairen en Congolese militairen gedurende "Tropical Storm" binnen het kader van het "Partenariat de Programme Militaire" (PPM) tussen de twee landen.

Op 6 en 7 november vertrokken drie C-130's (boordcommandanten T. Fabre, J. Herman en D. Gysen) via Niamey naar Kinshasa.

De manschappen van de Lichte Brigade en de steuntroepen werden in twee rotaties met de Airbus A321 op 11 en 12 november (boordcommandanten JL. De Beir en J. Hanssens) overgevlogen naar Kinshasa. Om dit mogelijk te maken vloog reeds op 9 november een "slip crew" (boordcommandant K. De Winter) met Brussels Airlines naar Kinshasa. De drie C-130's brachten de 200 Belgische militairen naar het Congolees trainingskamp in Kindu in het oosten van Congo. Een van de C130's keerde na de ontplooiing van de troepen terug naar Melsbroek, waar hij op

une centaine d'homme d'affaire. Le 14 octobre l'A321 a continué son vol de Tokyo à Osaka. Le lendemain, le groupe décollait pour un long vol vers la Belgique. Vu le vent violent à Oulan-Bator, l'avion a dû se divertir vers l'aérodrome de Hohhot, la capitale de la région autonome de Mongolie-Intérieure en Chine. Après une huitaine d'heures, l'A321 pouvait à nouveau décoller vers Oulan-Bator d'où l'équipage W. Meukens pouvait continuer le voyage via Ekaterinbourg. L'A321 atterrissait avec un retard de sept heures mais en toute sécurité à Melsbroek dans la nuit du 15 au 16 octobre. Au total, l'Airbus était en route durant une trentaine d'heures.

### **Notre couple royal vers Frankfort**

Le mardi 19 octobre notre couple royal est parti vers Frankfort en Embraer (commandant de bord A. Laboury). Ensemble avec le roi Alexander des Pays-Bas ils ont ouvert la « Frankfurter Buchmesse » où, cette année, les écrivains néerlandais et leurs livres étaient mis en avant. Le « Nederlands Letterenfonds » espérait que quelques cinq-cents d'écrivains Flamands ou Néerlandais pourraient être traduits en allemand.

### **Des équipages C-130 s'entraînent au Portugal**

Du samedi 15 octobre au vendredi 5 novembre la Brigade légère (anciennement les para-commandos) s'entraînait avec des C-130 lors du deuxième « Airlift Bloc Training » de cette année (ABT-C). Le personnel de la Brigade Légère était déployé sur la base de Tancos. Le détachement du 15<sup>e</sup> Wing, fort de trois C-130 sous les ordres du commandant JF. Beguin (commandant de la 21<sup>e</sup> Escadrille et commandant de bord C-130), était stationné sur l'aérodrome d'Ovar.

L'objectif de cet exercice était l'entraînement des « Non-combatant Evacuation Operations » (NEO) : l'évacuation de compatriotes d'une région instable ou dangereuse. Les C-130 ont effectué des vols en formation à basse altitude et des atterrissages d'assaut.

En moitié de période, les équipages et les para-commandos ont été relevés par l'A321. Après l'exercice, les C-130 sont rentrés à Melsbroek les 4 et 5 novembre et l'A321 s'est envolé vers le Portugal (Porto et Lisbonne) pour ramener à Melsbroek tous les autres militaires belges.

### **En Jordanie avec la reine Mathilde**

Le dimanche 23 octobre au soir, l'Airbus A321 (commandant de bord J. Hanssens) a acheminé la reine Mathilde et le ministre de la coopération au développement, A. De Croo à Amman. Ils ont visité le camp de réfugiés de Zaatari où sont rassemblés 80.000 Syriens. La Belgique a offert 10 millions à la Jordanie pour les aider dans la crise des réfugiés. La reine et le ministre ont été reçus par la reine Rania de Jordanie avant de revenir vers Melsbroek le 25 octobre.

### **Exercice « Tropical Storm » en Afrique**

Du 6 novembre au 5 décembre, les militaires belges et congolais se sont entraînés lors de l'exercice « Tropical Storm » dans le cadre du « Partenariat de Programme Militaire » (PPM) entre les deux pays. Les 6 et 7 novembre trois C-130 (commandants de bord T. Fabre, J. Herman et D. Gysen) volaient vers Kinshasa via Niamey.

Le personnel de la Brigade Légère et les troupes de support ont été amenés à Kinshasa en deux rotations A321 les 11 et 12 novembre (commandants de bord JL. De Beir et J. Hanssens). Pour rendre ceci possible, un « slip crew » (commandant de bord K. De Winter) a été acheminé le 9 novembre vers Kinshasa par Brussels Airlines. Les trois C-130 ont amené 200 militaires belges vers le camp d'entraînement congolais de Kindu dans l'est du Congo. Après le déploiement des troupes, un des C-130 est retourné vers Melsbroek où il est arrivé le 14 novembre. Pendant la durée de l'exercice, le détachement du 15<sup>e</sup> Wing était stationné à Kigali sous les ordres du commandant T. Fabre. C'est à partir de là que les C-130 ont assuré les liaisons entre Kinshasa, Kindu et Kananga. Le « Patient Transport Unit » (PTU) récemment acheté avait été emmené pour cet exercice.



14 november toekwam. Voor de duur van de oefening werd het detachement van de 15 Wing, onder het bevel van commandant T. Fabre, gestationeerd in Kigali. Van daaruit verzekerden de C-130's de verbindingen tussen Kinshasa, Kindu en Kananga. De onlangs aangeschafte Patient Transport Unit (PTU) voor evacuatie van gekwetsten werd meegenomen deze oefening.

### Koning Filip naar Jordanië

Op 14 november vertrok koning Filip, in het gezelschap van de Chef Defensie Generaal Compagnol, en de Commandant van de Luchtcomponent Lt Gen V. Vansina met de A321 (boordcommandant T. Flamant) naar Amman. De 15 november vloog hij naar Al Azarq om een bezoek te brengen aan het Detachement F16 dat van daaruit operaties voert.

### Twee nieuwe boordcommandanten C-130

Dakota News heeft vernomen dat, sinds ons laatste nummer er twee nieuwe boordcommandanten C-130 gekwalificeerd werden. Het gaat hier over Cdt VI Joke Marcoen en Cdt VI Kristof Heffinck. Joke kwam toe in de 15 Wing in oktober 2010 en maakte haar eerste vlucht op C-130 in januari 2011. Ze deed haar flight simulator captain check out in augustus 2016 en kwalificeerde zich in vlucht in september 2016. Ze is de eerste vrouwelijke boordcommandant op dit toestel.

Kristof vervoegde de 15 Wing in oktober 2011 en maakte zijn eerste vlucht op C130 in december van hetzelfde jaar. Zijn flight simulator captain check out was in maart 2016 en zijn kwalificatie in vlucht volgde in augustus 2016.

De felicitaties van het Dakota team aan Joke en Kristof en nog "Many happy landings".

### Sociale actie in de 15 Wing

VTM, Qmusic en Belfius organiseerden op zaterdag 3 december 2016 voor de tweede keer op rij "Rode Neuzen Dag". Dit jaar werd geld ingezameld voor een betere opvang van jongeren met psychische problemen. De Luchtcomponent van Defensie steunde dit project. Op 2 december 2016 kregen 25 jongeren een super dag op de basis van Melsbroek.

Niet alleen was er een C130 met een rode neus, de jongeren mochten ook genieten van een luchtdoop in een C130. Terwijl de mascotte van de 15 Wing, de Sioux "Boomer" hen wegwijs maakte in het vliegtuig, mochten de jongeren foto's nemen bij en in de "red nose" C130. Daarna werden ze getraceerd op een mooi aandenken in BRUMIL waar ze hun ervaringen konden uitwisselen.

### Le roi Philippe en Jordanie

Le 14 novembre, le roi Philippe est parti vers Amman en A321 (commandant de bord T. Flamant). Il était accompagné par le Chef de la défense, le Général Compagnol et par le Commandant de la Composante Air, le Lt Gen V. Vansina. Le 15 novembre ils volaient vers Al Azarq pour visiter le Détachement F16 qui effectue ses opérations à partir de là.

### Deux nouveaux commandants de bord C-130

Le Dakota News a appris que, depuis notre dernier numéro, deux nouveaux commandants de bord C-130 ont été qualifiés. Il s'agit des Cdt V. Joke Marcoen et Kristof Heffinck.

Joke est arrivée au 15<sup>e</sup> Wing en octobre 2010 et a effectué son premier vol C-130 en janvier 2011. Elle a passé son premier « flight simulator captain check out » en août 2016 et s'est qualifiée en vol en septembre 2016. Elle est la première femme commandant de bord sur cet avion.

Kristof est arrivé au 15<sup>e</sup> Wing en octobre 2011 et a effectué son premier vol C-130 en décembre de la même année. Il passe son « flight simulator captain check out » en mars 2016 et obtient sa qualification en vol au mois d'août 2016.

Les félicitations du Team Dakota à Joke et Kristof et encore « Many happy landings ».

### Action Sociale au 15 Wing

VTM, Qmusic et Belfius organisaient le 3 décembre, pour la deuxième année consécutive, l'action « journée des nez rouges ». Cette année le but était de collecter de l'argent pour un meilleur accueil des jeunes avec des problèmes psychiques. La Composante Air de la Défense soutenait ce projet. Le 2 décembre, 25 jeunes ont vécu



une journée « super » à la base de Melsbroek. Non seulement il y avait un C130 avec un nez rouge, mais les jeunes pouvaient bénéficier d'un baptême de l'air en C130. Pendant que la mascotte du 15 Wing, le Sioux «Boomer», les familiarisait avec l'avion, ils étaient libres de photographier à volonté l'extérieur et l'intérieur du "red nose" C130. Après le vol un joli souvenir leur fut remis à BRUMIL où ils pouvaient échanger leurs expériences.



