

DAKOTA

News



71
Mei-Mai
2017

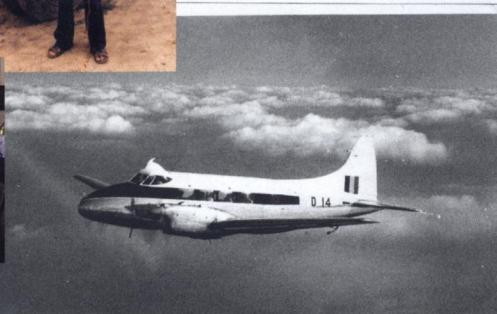


Mission Bolivia
Jean Lauwers



IN DIT NUMMER :

DANS CE NUMÉRO :



Blz 3
Page 3

Woord van de voorzitter
Mot du Président

Blz 4
Page 4

Inside Dakota

Blz 7
Page 7

15 Wing naar Midden- en Zuid Amerika
15 Wing en Amérique Centrale et du Sud

Blz 13
Page 13

Het Boliviaans avontuur van
Adjudant o.r. Jef Lichtert
L'aventure bolivienne de
l'adjudant e.r. Jef Lichtert

Blz 15
Page 15

Jean Lauwers, de boordradio die geen
luchtmachter was
Jean Lauwers, le radio de bord qui n'a jamais été
à la force aérienne

Blz 21
Page 21

The Atlas Story, part 20

Blz 25
Page 25

De C-130 als "gate guard" van Little Rock AFB
Un C-130 comme "gate guard de Little Rock AFB

Blz 26
Page 26

15 Wing in 2016
15 Wing en 2016

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 : René
Hoeben

Adres:

15 Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138

1820 Melsbroek

Tel : (02) 752 46 50

Fax : (02) 752 46 51

e-mail : secretariaat@dakota15wing.be

Openingsuren: maandag & donderdag,
van 14 tot 17U

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" :
15 Euro te storten op rekening nr. IBAN

BE11 4381 0641 2148 van de VZW

Website : www.dakota15wing.be

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 : René Hoeben

Adresse:

Dakota - 15 Wing Transport Aérien
Haachtsesteenweg 138

1820 Melsbroek

Tél : (02) 752 46 50

Fax : (02) 752 46 51

e-mail : secretariaat@dakota15wing.be

Heures d'ouverture: lundi & jeudi, de 14
à 17 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



Woord van de Voorzitter

Het eerste nummer van Dakota News verscheen in 1995, dus vijfentwintig jaar geleden. In al die jaren is ons magazine geëvolueerd van een bescheiden zwart wit uitgave op 16 bladzijden, naar een aantrekkelijk tijdschrift met een omslag in kleur en vierentwintig bladzijden tot een volwaardige Dakota News volledig in kleurendruk en tweeëndertig bladzijden waarop we, naar mijn persoonlijke mening, terecht fier mogen zijn.

De inhoud, en dus de thema's die we behandelen daarentegen zijn ongeveer dezelfde gebleven. Dat is niet verwonderlijk daar het nog steeds onze bedoeling is u te informeren over de activiteiten van onze vereniging en vooral om onze leden kennis te laten maken met de geschiedenis en de hedendaagse activiteiten van de 15 Wing en het Belgisch militair luchttransport. Wat het verleden betreft trachten we dit te bereiken door zowel feitelijke, humaninterest als anekdotische verhalen te publiceren.

In dit nummer hebben we, naast de gebruikelijke rubrieken, gekozen voor een artikel over een aantal zendingen C130 naar Bolivia ten voordele van een project gesteund door de Belgische ontwikkelingssamenwerking in de jaren tachtig van vorige eeuw. Het tweede artikel is een persoonlijk en merkwaardig verhaal van een van onze leden. Hoewel het niet direct gelinkt is met de 15 Wing denken we dat het u zal interesseren.

De realisatie van een nummer vraagt veel werk van een beperkt aantal vrijwilligers, zonder enige journalistieke ervaring. Maar we doen het met hart en ziel. Regelmäßig krijgen we bloemetjes van onze lezers voor onze Dakota News, en dat doet ons inderdaad plezier. We krijgen echter weinig of geen kritiek, zodat het gevaar voor zelfgenoegzaamheid reëel is. Daarom onze vraag: zijn we echt zo goed bezig? Ik wens dus onze lezers op te roepen ons hierover te schrijven of te mailen. Zeg ons wat jullie denken over ons magazine. Welke rubrieken leest u het liefst? Welke vindt u overbodig? Zijn de artikels te lang, te kort, enz.... Uw commentaren en kritieken kunnen ons helpen Dakota News te verbeteren en vooral aan te passen aan de wensen van onze lezers. De redactie rekent op uw medewerking.

Tot slot wil ik u melden dat we ook dit jaar een Breugelfeest organiseren en wel op vrijdag 13 oktober. Noteer die datum in uw agenda, de uitnodigingen volgen later.

René Hoeben
Voorzitter

Le mot du Président

Le premier numéro du Dakota News parut en 1995, il y a donc vingt-cinq ans ! Durant toutes ces années notre magasine a évolué d'une modeste édition en noir et blanc de 16 pages vers une revue attrayante avec une couverture en couleurs comprenant vingt-quatre pages pour en arriver à un Dakota News à part entière de trente-deux pages complètement en couleurs, dont nous pouvons avec raison, selon ma perception personnelle, être très fiers.

Le contenu et donc les thèmes que nous développons sont par contre restés pratiquement les mêmes. Ceci n'est pas étonnant étant donné que notre objectif est toujours de vous informer des activités de notre association et de porter à la connaissance de nos membres l'histoire ainsi que les activités actuelles du 15 Wing et du transport aérien militaire belge. En ce qui concerne le passé nous essayons d'atteindre notre objectif en publiant tantôt des faits réels, tantôt des histoires présentant un intérêt humain ou encore des anecdotes.

Dans ce numéro nous avons choisi, en dehors des rubriques habituelles, un article relatif à un certain nombre de missions C-130 en Bolivie au profit d'un projet soutenu par le service belge de coopération et développement dans les années quatre-vingts du siècle passé. Le deuxième article est un récit personnel et remarquable d'un de nos membres. Bien que cela ne fût pas directement lié au 15 Wing nous pensons que cela vous intéressera.

La réalisation d'un numéro demande beaucoup de travail à un nombre restreint de volontaires sans aucune expérience journalistique. Mais nous le faisons avec corps et âme. Nous recevons régulièrement des félicitations de nos lecteurs pour notre Dakota News et cela nous fait bien plaisir. Nous recevons en fait peu ou pas de critiques ce qui rend le danger d'autosatisfaction bien réel. Voici donc notre question : allons-nous dans la bonne direction ? Je souhaite donc interroger nos lecteurs afin qu'ils nous écrivent où nous envoyent un mail. Dites-nous ce que vous pensez de notre magasine. Quelles rubriques préférez-vous ? Laquelle trouvez-vous superflue ? Les articles sont-ils trop courts, trop longs, etc... Vos commentaires et critiques nous aideront à améliorer le Dakota News et à l'adapter aux souhaits de nos lecteurs. La rédaction compte sur votre collaboration.

Pour conclure je vous annonce que nous organiserons notre fête breughéenne le vendredi 13 octobre. Notez-le dans votre agenda et les invitations suivront.

René Hoeben
Président



DAKOTA

Inside Dakota

Door Axel Vermeesch, Jos Ackermans, Carl Hermans

Activiteiten

Sinds het versturen van onze laatste DAKOTA News op 5 januari hebben wij al 530 bezoekers mogen verwelkomen, verdeeld over 19 groepen. We telden bovendien 4 maandelijkse vergaderingen van de ex-Paras, 5 samenkomsten van de Old Timers van de 15e Wing en van de Sabena Modellers Club, en eentje van IPMS.

Op 2 januari boden wij onze effectieve leden de traditionele kaas- en wijntafel aan.

Op 2 februari werd onze voorraad blonde en bruine DAKOTA bier eindelijk terug aangevuld, en werd de stapel leeggoed afgevoerd.

Algemene Vergadering

Tijdens onze Statutaire Algemene vergadering op 20 februari werd Mw. Monica Furlano herbevestigd als effectief lid, en werden de Heren Michel Mandl, Polydoor Stevens

en Guy Deboelpaep om diverse redenen aanvaard als effectief lid. De kandidatuur van Mr Carl Hermans als bestuurslid (ter vervanging van de overleden Raymond Buekenhout) werd aanvaard. Hij wordt dus de tweede vertegenwoordiger van het Restore Team in ons bestuur. Ons ledental blijft stabiel rond 450 en de financiële situatie is gezond, zodat wij het lidgeld op 15 € kunnen behouden.

Het Restore-team zit niet stil

Hoewel onze Dakota er helemaal afgewerkt uitziet, is er voor het Restore-team nog geen werkloosheid in het vooruitzicht...

Par Axel Vermeesch, Jos Ackermans, Carl Hermans

Activités

Depuis la publication de notre dernier DAKOTA News le 5 Janvier, nous avons accueilli 530 visiteurs, répartis en 19 groupes. De plus, nous avons compté quatre réunions



mensuelles des ex-Paras, cinq réunions des Old Timers du 15e Wing et du Sabena Modellers Club et une de l'IPMS.

Le 2 Janvier, nous avons offert à nos membres effectifs notre traditionnel repas de nouvel an fromage et vin.

Le 2 Février, notre stock de bière DAKOTA blonde et brune est finalement complété, et la pile de vidanges a été emmenée.

Assemblée Générale

Au cours de l'assemblée générale statutaire du 20 Février, Mme Monica Furlano a été reconfirmée comme

En al hebben de meeste leden hun pensioengerechtigde leeftijd al heel lang bereikt, ze hebben wel goed geluisterd naar onze politici... "dat we allemaal een beetje langer kunnen en moeten werken".

Naast onze Dakota staan een Fairchild C-119 Flying Boxcar en een Percival Pembroke. Wat was er logischer dan deze twee toestellen op hun beurt nog eens grondig onder handen te nemen?



De C-119 werd inwendig grondig opgefrist. De houten vloer van de cargo-ruimte was plaatselijk erg aangetast door insijpelend regenwater. Er werd dan ook geopteerd voor een vochtbestendige vloer in aluminium. Maar om het authentieke karakter te behouden werden alle bevestigingsogen voor de lading uit de oorspronkelijke vloer hersteld en in de nieuwe vloer ingewerkt. Ook de identificatieplaatjes voor de bevestigingen werden opgefrist en opnieuw aangebracht. De wand van de cargoruitmē werd voorzien van houten panelen waarop later een fotoreeks over de geschiedenis van dit toestel zal aangebracht worden. Het is de bedoeling dat bezoekers het vliegtuig binnenkomen langs de "crew entrance door" aan de linker voorkant om na het bezoek het toestel te verlaten via de "para-door" achteraan.

De Pembroke waarmee Eddy Merckx ooit, na zijn val in het velodroom van Blois, vanuit Frankrijk werd gerepatrieerd dient nog hier en daar aan de buitenkant opgefrest te worden. Het toestel stond geruime tijd aan de ingang van een pretpark en de sporen daarvan zijn nog altijd zichtbaar! In de cockpit werden de instrumenten terug ingebouwd. De beide stoelen van de piloten werden mechanisch terug functioneel gemaakt en de zittingen worden momenteel onder handen genomen. Sommige ramen van de cockpit werden vervangen en van de originele oranje zonneblinden voorzien. De cabine werd grondig gerenoveerd en is

membre effectif, tandis que MM Michel Mandl, Polydoor Stevens et Guy Deboelpaep ont, pour diverses raisons, été acceptés comme membre effectif. La candidature de M. Carl Hermans comme membre du conseil d'administration (en remplacement du défunt Raymond Buekenhout) a été acceptée. Il devient ainsi le deuxième représentant de l'équipe de restauration dans notre conseil d'administration. Le nombre de nos membres demeure stable à environ 450, et la situation financière reste saine. Ainsi, nous pouvons maintenir la cotisation annuelle à 15 €.

Notre « Restore Team » ne chôme pas

Bien que notre Dakota semble tout à fait terminé, il n'y a pas de chômage en perspective pour l'équipe de restauration... Et, bien que la plupart des membres ont déjà depuis longtemps atteint l'âge de la retraite, ils ont bien entendu nos politiciens... « tous, nous pouvons et nous devons travailler un peu plus longtemps. » A côté de notre Dakota, un Fairchild C-119 Flying Boxcar et un Percival Pembroke sont exposés. Il était donc plus que logique que l'équipe « attaque de nouveau et à fond» ces deux appareils !

Le C-119 reçut un rafraîchissement interne. Le plancher en bois de l'espace de cargaison était par endroits très attaqué par l'infiltration d'eau de pluie. Par conséquent, l'équipe a décidé d'opter pour un plancher en aluminium, résistant à l'humidité. Mais pour en préserver le caractère authentique, tous les anneaux de fixation de la cargaison au sol originaux ont été restaurés et intégrés au nouveau plancher. Les plaques d'identification pour les fixations ont également été rafraîchies et recollées. Les parois du compartiment cargo ont été recouvertes de panneaux en bois. Plus tard, on y fixera une série de photos retracant l'historique de cet appareil. Il est prévu que les visiteurs entreront dans l'avion par la « crew



klaar om de stoelen weer te ontvangen. Daarna volgt nog een nieuwe buitenschildering.

Ons Restore-team denkt duidelijk nog bij lange niet aan stoppen of stilzitten.... PROFICIAT!

Wist u dat wij een grote bibliotheek bezitten?

Wij verzamelen er boeken over de 15 Wing en de humanitaire operaties waar onze eenheid aan deelnam, over burger-en militaire luchtvaart, geschiedenis van oorlogen, de Belgen in Afrika, en nog veel meer. Als lid kan u onze boeken lenen! Tot de laatste aanwinsten van onze bib behoren o.a.: "CONGO, een geschiedenis" door D. Van Reybrouck "RWANDA, mijn verhaal" door ambassadeur J. Swinnen "70 jaar Belgische Luchtmacht" door D. Brackx, "ETHIOPIE, histoire, populations, croyances, art et artisanat", "Belgisch-Kongo, 50 jaar koloniale herinneringen" door P. Verlinden, "Congo Belgique 1955-1965, entre propagande et réalité" door A. Cornet en F. Gillet, enz

Dakota dankt:

1ste Korporaals-chef Marie-Noëlle Matuys die ons bij haar opruststelling foto's, documenten en twee mooie kunstvoorwerpen schonk, allemaal souvenirs uit Congo. Adjudant-chef o.r Rik De Baets: die ons het neuswiel schonk van de Swaerlingen Merlin die op 18 april 1980 vernield werd in Rijssel. De piloten, adjudant-chef Lemmens en kapitein Timmermans verloren hierbij het leven. Nadat

entrance door » à l'avant gauche pour sortir, après la visite, via la « para-door » à l'arrière de l'appareil.

Le Pembroke avec lequel Eddy Merckx, jadis, a été rapatrié de France après sa chute dans le vélodrome de Blois, doit encore être rafraîchi à l'extérieur. L'appareil a été exposé longtemps à l'entrée d'un parc d'attractions et les traces en sont toujours visibles! Dans le cockpit, les instruments ont été réinstallés. Les deux sièges des pilotes sont à nouveau mécaniquement fonctionnels et le rembourrage de leurs coussins est en cours. Certaines des fenêtres du poste de pilotage ont été remplacées et pourvues de pare-soleil orange d'origine. La cabine a été entièrement rénovée et est prête à être rééquipée de sièges. Après quoi, l'extérieur sera repeint. C'est évident : notre Restore Team n'a pas encore l'intention d'arrêter ses travaux ou de se résigner à l'inaction... PROFICIAT !

Saviez-vous que nous possédons une grande bibliothèque?

Nous y réunissons des livres au sujet du 15e Wing et les opérations humanitaires où notre unité a participé, de l'aviation civile et militaire, de l'histoire des guerres, des Belges en Afrique, et plus encore. En tant que membre, vous pouvez emprunter nos livres!

Parmi les nouveautés de la bibliothèque il y a e.a.:

"CONGO, een geschiedenis" par D. Van Reybrouck "RWANDA, mijn verhaal" par ambassadeur J. Swinnen "70 jaar Belgische Luchtmacht" par D. Brackx, "ETHIOPIE, histoire, populations, croyances, art et artisanat", "Belgisch-Kongo, 50 jaar koloniale herinneringen" par P. Verlinden, "Congo Belgique 1955-1965, entre propagande et réalité" par A. Cornet en F. Gillet, etc

Dakota remercie

1er Caporal-chef Marie-Noëlle Matuys qui, à l'occasion de sa retraite, nous a donné des photos, des documents et deux beaux objets d'art, tous des souvenirs du Congo.

L'Adjudant-chef e.r Rik De Baets: qui nous a fait cadeau de la roue avant du Swaerlingen Merlin qui a été détruit le 18 Avril 1980 à Lille. Les pilotes, l'adjudant-chef Lemmens et le capitaine Timmermans y ont perdu la vie. Quand l'ODOV (Service d'enquête des accidents d'aviation) a libéré l'épave, elle a été transférée au Service des Domaines, où un ferrailleur l'a ramassé. Comme celui-ci n'était intéressé que par le métal, il a donné le train avant à R. De Baets.

Le Commandant e.r. Kamil Wyckaert: qui nous a fait don d'une carte astronomique «Constellations of the Northern Hemisphere» publiée par la US Navy en 1916. Cette carte était utilisée au siècle dernier par les navigateurs de l'US Navy et de l'US Army Aviation. Le navigateur Kamil Wyckaert a reçu cette carte remarquable en 1973 au Centre des opérations d'El Toro Marine Corps Air Station en Californie, la destination de son dernier vol transatlantique de sa carrière au 15e Wing.

Des membres nous écrivent

Le Général e.r. Michel Mandl: « Félicitations pour la qualité du magazine DAKOTA News.

Ravi d'être tenu à jour de cette façon ».

Luc Wittemans qui nous a envoyé des informations



het wrak vrijgegeven werd door ODOV (Onderzoek Dienst Ongevallen Vliegtuigen) werd het overgedragen aan de Dienst der Domeinen, waar een schroothandelaar het kwam ophalen. Deze was alleen geïnteresseerd in het metaal en schonk het neuswiel aan R. De Baets.

Commandant o.r. Kamil Wyckaert: die ons een kaart van de sterrenhemel "Constellations of the Northern Hemisphere" schonk, uitgegeven door de US Navy in 1916. Deze kaart werd vorige eeuw gebruikt door de navigators van de US Navy en US Army Aviation. Navigator Kamil Wyckaert ontving deze merkwaardige kaart in 1973 in het operatiecentrum van El Toro Marine Corps Air Station in Californië, het eindpunt van de laatste transatlantische vlucht van zijn loopbaan in de 15 wing.

Leden schrijven ons:

Generaal b.d. Michel Mandl: "Congratulations voor de kwaliteit van het magazine DAKOTA News.
Heel fijn op die manier op de hoogte te blijven."

Luc Wittemans stuurde ons interessante bijkomende informatie en vragen bij het artikel "40 Jaar Mystère 20/Falcon 20 in de 15 Wing" in DN 70:

....Tijdens een discussie op het internet forum van Air-Britain over de allereerste Belgische militaire Falcon 20 beweerde iemand dat er in 1967 een Falcon met de Belgische "call sign" OT-JFA zou geschilderd geweest zijn. Dat is niet bevestigd, maar we weten wel het volgende met zekerheid:

Op een lijst van Pan Am (US dealer voor de Falcon 20) van 2 januari 1969 staat dat Falcon 20 met serienummer 104 voor de Belgische regering bestemd zou zijn. Serienummer 104 (een Falcon 20C) maakte zijn eerste vlucht als F-WJMK op 27 oktober 1967. Op 31 oktober 1967 werd hij overgedragen aan Europe Falcon Service, en ingeschreven als F-BOXV op 3 november 1967. Het toestel werd op 14 november 1967 overgevlogen van Bordeaux naar Le Bourget. F-BOXV was geschilderd in niet-standaard Europe Falcon Service kleuren (rood i.p.v. blauw) en dit lijkt op de kleuren van de Belgische militaire transportvliegtuigen zoals de Pembroke, wat de indruk wekt dat dit vliegtuig voor België bestemd was. Op 22 juni 1968 stond F-BOXV te Brustem tijdens de air show. In 1983 ging het vliegtuig naar het Centre d'Essais en Vol als serial 104/F-ZACW. Voor zover ik weet, is het toestel nog altijd actief.

Vraagjes

Misschien kunnen de piloten die in 1967 een opleiding op Falcon 20 volgden en nadien als copiloot vlogen op de Falcons van Europe Falcon Service (dat was de officiële naam van 'Air Taxi Dassault', vanaf 1991 Dassault Falcon Service), eens in hun vluchtenboek nakijken of ze die vluchten toevallig met F-BOXV uitgevoerd hebben?

Heeft iemand een foto van F-BOXV tijdens de air show in Brustem?

Een klein foutje in het artikel op-blz 11 NL-versie en blz 12 FR-versie: de Falcons zoals oorspronkelijk afgeleverd aan de Belgische Luchtmacht waren Falcon 20E; na de update in 2003-2005 werden ze Falcon 20E-5 (de -5 is een verwijzing naar het nieuwe motortype TFE 731-5BR).

intéressantes et quelques questions supplémentaires au sujet de l'article « 40 ans de Mystère 20 / Falcon 20 au 15e Wing » DN 70:

... Pendant une discussion sur le Forum Internet d'Air-Bretagne au sujet du premier Falcon 20 militaire belge, quelqu'un a prétendu qu'en 1967 il existait un Falcon avec l' « indicatif » belge OT-JFA. Ceci n'est pas confirmé. Par contre, nous sommes certains de ce qui suit:

Une liste de Pan Am (concessionnaire aux États-Unis pour le Falcon 20) du 2 Janvier 1969 stipule que le Falcon 20 avec le numéro de série 104 serait destiné au gouvernement belge. Le numéro de série 104 (un Falcon 20C) a fait son premier vol comme F-WJMK le 27 Octobre 1967. Le 31 Octobre 1967, il a été transféré à Europe Falcon Service et enregistré comme F-BOXV le 3 Novembre 1967.

Le 14 Novembre 1967, l'avion a été piloté de Bordeaux au Bourget. Le F-BOXV n'était pas peint au couleurs standard d'Europe Service Falcon (rouge au lieu de bleu), ce qui ressemblait au couleurs des avions de transport militaires belges comme le Pembroke, ce qui suscitait l'impression que cet avion était destiné à la Belgique. Le 22 Juin 1968, le F-BOXV se trouvait au show aérien à Brustem.

En 1983, l'avion est allé au Centre d'Essais en vol comme numéro de série 104/ F-ZACW. A ma connaissance, l'avion est toujours opérationnel.

Questions

Peut-être les pilotes qui ont reçu une instruction sur Falcon 20 en 1967 et qui, après, ont volé comme co-pilote sur les Falcons d'Europe Falcon Service (ceci était le nom officiel de « Air Taxi Dassault », devenu Dassault Falcon Service à partir de 1991), pourraient vérifier dans leur carnet de vols si, par hasard, ils auraient effectué un vol en F-BOXV?

Quelqu'un a-t-il une image du F-BOXV pendant le show aérien à Brustem?

Une petite erreur dans l'article à la page 11 (version NL) et page 12 (version Fr): les Falcons livrés à l'origine à la Force aérienne Belge étaient des Falcon 20E; Après la mise à jour en 2003-2005, ils devenaient Falcon 20E-5 (-5 faisant référence au nouveau type de moteur TFE 731-5BR).

Wij danken volgende groepen voor hun bezoek: Nous remercions ces groupes pour leur visite:

17-02	Nationale Strijdersbond Receptie Kon Albert 1 (40)	31-03	Landelijke Gilde (40)
23-02	Koperen Passer Oost Vlaanderen (18)	03-04	Weduwe NAESENS + familie (12)
25-02	AV Marching Team (12)	06-04	LABRO & Co (4)
27-02	Kennisbeurs Steenokkerzeel (21)	13-04	55 Plus Kortenberg (45)
06-03	Groep Van Ossel (15)	19-04	Oud-Strijders Booortmeerbeek (20)
09-03	Gepensioneerden Vlaamse overheid (40)	27-04	Jean-Jacques DAVID (20)
16-03	Rijkswacht Off van 111 AW (10)	28-04	BAFARA BV + AV (35)
20-03	Het Aksent/ De Morgenster (40)	08-05	KRITERION Leuven (30)
22-03	Liberale Vrouwen VI Brabant (40)	10-05	(A) V AVIA (30)
23-03	Gepensioneerden Vlaamse Overheid (40)		

15 Wing naar Midden- en Zuid- Amerika

Door René Hoeben
vertaling Isabelle Scheyvaerts

15 Wing en Amérique centrale et du Sud

Par René Hoeben
Traduction Isabelle Scheyvaerts

Hoewel Defensie weinig interesse of belangen had in Zuid-Amerika zou, van zodra er zich een mogelijkheid aanbood, er vroeg of laat wel een zending opduiken voor de 15 Wing naar die regio. En dat gebeurde dan ook in 1965 wanneer Koning Boudewijn een rondreis zou maken door Zuid-Amerika. De Koning en zijn gezelschap reisden met burgervliegtuig naar Santiago de Chili. De binnenlandse vluchten werden verzorgd door de Luchtmacht en hiervoor werden twee DC6 ter beschikking gesteld. De KY2 (OTCDB) werd in VVIP-versie uitgerust en de KY1 (OTCDA) werd meegestuurd als reserve vliegtuig en ter ondersteuning van de KY2. De reis door Chili, Argentinië en Brazilië duurde een kleine maand. Dit was weer een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van de 15 Wing.

Sindsdien zijn er nog meerdere vluchten naar die regio geweest. Zo werden er in het kader van humanitaire hulp in 1974 twee C130 naar Honduras gestuurd.

In 1976 werd na een aardbeving in Guatemala 1 C130 met twee bemanningen ingezet gedurende twee weken. In de jaren tachtig werd, na een zware aardbeving een C130 met hulpgoederen naar Mexico gestuurd en werden enkele zendingen naar Bolivia uitgevoerd op vraag van de Belgische ontwikkelingssamenwerking. Later hadden we dan nog de repatriëring van de beruchte gangster Patrick Haemers en o.a. zendingen van het 21 Smd in het kader van de wereldbeker voetbal en de olympische spelen in Brazilië. In dit artikel gaan we wat verder in op de zeven zendingen met C130 die tussen 1984 en 1987 uitgevoerd werden op vraag van Belgische ontwikkelingssamenwerking in dat land.

La Défense n'était pas partie prenante et n'avait guère d'intérêts en Amérique du Sud. Cependant il était certain que dès que l'opportunité se présenterait, on envisagerait tôt ou tard une mission du 15 Wing dans cette région. Et c'est ce qui arriva en 1965 lorsque le roi Baudouin entama un périple en Amérique du Sud. Le roi et sa suite partirent en avion civil pour Santiago du Chili. Les vols intérieurs furent assurés par la Force aérienne qui mit dès lors deux DC-6 à disposition. Le KY-2 (OTCDB) fut équipé en version VVIP et le KY-1 (OTCDA) fut envoyé en tant qu'avion de réserve et support du KY-2. Le voyage à travers le Chili, l'Argentine et le Brésil dura un peu moins d'un mois. Un nouveau chapitre de l'histoire du 15 Wing venait de s'écrire.

Différents vols furent encore opérés vers cette région. En 1974, deux C-130 partirent pour le Honduras dans le cadre d'une aide humanitaire. En 1976, suite à un



Sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw was het Algemeen Bestuur voor Ontwikkelingssamenwerking (ABOS) (sinds 1999 DGIS – Directie-Generaal voor Internationale Samenwerking) actief in Bolivia. In 1984 werd aan Defensie gevraagd om zwaar materiaal over te vliegen naar een van hun project (Project Ichilo-Mamoré – zie verder) in Bolivia nabij de Braziliaanse grens in het Amazonegebied. Dit was een nieuwe uitdaging voor de 15 Wing en er diende niet gezocht naar vrijwilligers voor deze zending!

En zo vertrok op 26 juni 1984 de CH06 met als boordcommandant de majoor Scheecqmans, CO van het 20 Smd, richting Casablanca en Dakar. De volgende dag werd de overtocht naar Recife (Brazilië) zonder problemen gemaakt, en verder doorgevlogen naar Campo Grande. De derde dag werd naar Trinidad (eindbestemming) gevlogen waarna een dag rust volgde. Op te merken valt dat Trinidad nog een kleine duizend kilometer verwijderd is van Guayaramerin waar het project uitgevoerd werd. De terugreis duurde eveneens drie dagen maar doordat het vliegtuig leeg was kon men terugkeren via Recife en Las Palma. De zending duurde zeven dagen en er werden 43:50 U gevlogen en 67 uren prestaties geleverd. Aan boord waren twee passagiers van



tremblement de terre au Guatemala, un C-130 fut dépêché sur place avec deux équipages durant deux semaines. Dans les années 80, un C-130 fut envoyé lors d'un grave tremblement de terre à Mexico avec du matériel de secours et, à la demande de la Coopération Belge au Développement, on effectua aussi quelques missions en Bolivie. Par après, on note également le rapatriement du fameux gangster Patrick Haemers et, entre autres, des missions de la 21^{ème} escadrille dans le cadre de la coupe du monde de football et des jeux olympiques au Brésil.

Dans cet article nous revenons plus en détail sur les sept missions opérées en C-130 entre 1984 et 1987 dans ce pays à la demande de la Coopération Belge au Développement.

Dans les années 70 du siècle dernier, la Direction Générale de la Coopération au Développement (DGCD) (depuis 1999 : Direction générale Coopération au développement et Aide humanitaire (DGD)) était active en Bolivie. En 1984, il fut demandé à la Défense de transporter du matériel lourd vers l'un de ses projets (le projet Ichilo - Mamoré / voir cadre) en Bolivie, près de la frontière brésilienne en



ABOS en iets meer dan 16 ton materiaal. De zending verliep zonder enig probleem. In zijn zendingsverslag vermeldt de majoor Scheecqmans dat de zending zeer nuttig is op gebied van ervaring, een zeer nauwkeurige voorbereiding vraagt en toelaat te opereren in een, voor de 15 Wing, nieuwe omgeving.

Datzelfde jaar volgden er nog twee zendingen respectievelijk op 10 oktober (commandant Opdebeek – CH05) en 12 oktober (kolonel de Brouwer – CH08) met dezelfde route en bestemming. Ook deze vluchten verliepen zonder

territoire amazonien. Un nouveau défi pour le 15 Wing et nombreux étaient les volontaires !

C'est ainsi que le CH-06 décolla le 26 juin 1984 avec pour commandant de bord le major Scheecqmans, CO de la 20^{ème} escadrille, en direction de Casablanca et Dakar. La traversée vers Recife (Brésil) s'effectua le jour suivant sans encombre, pour atteindre ensuite Campo Grande. L'avion atteint sa destination finale, Trinidad, le troisième jour où il resta pour un jour de repos. Il est à noter que Trinidad se trouve encore à près d'un millier de kilomètres de Guayaramerin, lieu du



problemen. De bemanning van kolonel de Brouwer had wel een meevaler. Ze kregen de bijkomende opdracht de verhuis van onze ambassadeur in La Paz op te halen en naar België te vervoeren. Gevolg drie dagen toerisme in die mooie stad, en de ervaring te landen op de hoogstgelegen (4061 meter) internationale luchthaven van de wereld.

In 1985 werden twee zendingen uitgevoerd. De CH10 vertrok op 25 maart met de toenmalige korpscommandant kolonel Vervoort als boordcommandant. De bestemming was nog steeds Trinidad en via dezelfde route. Op de terugweg werd evenwel Santa Cruz aangedaan i.p.v. Campo Grande.

Op 5 oktober 1985 vertrok kapitein Schellings en zijn bemanning met de CH09, maar voor de eerste keer zou de vracht afgeleverd worden op zijn eindbestemming in Guayaramerin zelf. Hierdoor werd nu vanuit Recife gevlogen naar Manaus en de volgende dag verder naar Guayaramerin, waar een rustdag genomen werd. Manaus is gelegen in het midden van het Braziliaanse regenwoud en heeft nu ongeveer twee miljoen inwoners. Ze is praktisch alleen te bereiken via het water of via de lucht. De terugreis bleef onveranderd. Maar deze keer waren de winden zeer gunstig en kon kapitein Schellings non-stop van Recife naar Brussel vliegen, een vlucht van 13:00 uren.

Er volgden nog twee zendingen naar Guayaramerin. Een op 9 juni 1986 (CH06 – Lousberg) en de laatste op 16 juni 1987 (CH09 en CH11 – Kennis). Was het toeval of niet, maar deze laatste vlucht was de enige die getroffen werd door een ernstige panne na de eerste dag in Dakar. Een reserve vliegtuig werd opgestuurd, de lading overgeladen op de CH11 die op 19 juni met de eerste bemanning de zending voortzette. Dit was ook de enige bemanning die een vrije dag hadden in Recife.

En zo kwam er een einde aan de opdrachten van ABOS ter ondersteuning van het project Ichilo-Mamoré. Met zeven zendingen voor een totaal van 310 vluchturen werden er ongeveer 115 ton zwaar materiaal vervoerd. Voor de betrokken bemanningen en de 15 Wing was het een zeer waardevolle en leerzame ervaring.

Een getuigenis Generaal-majoor b.d. Karel VERVOORT (4^{de} zending 25/03/1985)

"Wij hadden als lading rivierboten-platbodems met buitenboordmotor, en veel materiaal voor het verwijderen van bomen en struiken uit het water, zoals boomzagen met benzinemotor.

Zwaar geladen maakten we tussenlandingen in Casablanca

projet. Le retour dura également trois jours. Cependant, du fait que l'avion volait à vide, il put retourner via Recife et Las Palmas. La mission dura sept jours, pour 43:50 heures de vol et 67 heures prestées. A son bord se trouvaient deux passagers de la DGCD et quelques 16 tonnes de matériel. La mission se déroula sans problèmes. Dans son rapport, le major Scheecqmans mentionne que cette mission fut très utile au niveau expérience, requérant une préparation très précise et permettant d'opérer dans un nouvel environnement pour le 15 Wing.

Deux opérations eurent encore lieu cette année-là vers la même destination et suivant la même route. Les 10 octobre (commandant Opdebeeck – CH-05) et 12 octobre (colonel de Brouwer - CH-08). Des vols sans problèmes. L'équipage du colonel de Brouwer eut l'aubaine d'une mission supplémentaire : aller chercher le déménagement de notre ambassadeur à La Paz pour le ramener en Belgique. L'occasion de passer trois jours de tourisme dans cette très belle ville et de vivre l'expérience d'un atterrissage sur l'aéroport international le plus élevé du monde (4061 mètres).

Deux missions furent exécutées en 1985. Le CH-10 partit le 25 mars avec pour commandant de bord le Chef de Corps colonel Vervoort. Toujours la même destination et via la même route. Le retour s'effectua par Santa Cruz au lieu de Campo Grande.

Le 5 octobre 1985 le capitaine Schellings et son équipage partirent avec le CH-09 mais pour la première fois le fret fut livré à sa destination finale, Guayaramerin. Pour ce faire, le vol relia Recife à Manaus et poursuivit sa route le jour suivant vers Guayaramerin où était prévu un jour de repos. Manaus est située au centre de la forêt tropicale brésilienne



et compte actuellement près de deux millions d'habitants. Cette ville n'est pour ainsi dire atteignable que par voie navigable ou aérienne. Le retour se déroula sans encombre. Mais cette fois-ci les vents étant favorables, le capitaine Schellings put voler non-stop de Recife vers Bruxelles, un vol de 13:00 heures.

Il y eut encore deux missions vers Guayaramerin. L'une eut lieu le 9 juin 1986 (CH-06 – Lousberg) et l'autre -la dernière- le 16 juin 1987 (CH-09 – Kennis). Hasard ou non, ce dernier vol fut le seul frappé par une panne sévère le premier jour à Dakar. L'avion de réserve fut envoyé, le chargement transféré sur le CH-11 qui poursuivit la mission le 19 juin avec le premier équipage. Ce fut également le seul équipage qui



en Dakar (overnachting) alvorens de Atlantische Oceaan over te steken naar Recife en opnieuw te overnachten in Campo Grande. Bedoeling was om genoeg brandstof in te nemen in Campo Grande om daarna de vluchten naar Trinidad (Bolivia) en terug naar Santa Cruz (Brazilië) te kunnen doen zonder te moeten tanken in Trinidad waar geen brandstof was voor ons.

Gelukkig had Fernand Hollanders, onze Loadmaster (op suggestie van de vorige bemanning) de oude lading rampen van de C119G meegenomen en zo slaagden we er met veel moeite in om zonder speciaal geschikt laad- en losmateriaal onze lading kwijt te raken aan de lokale ABOS-agenten in Trinidad. De volgende dag werden we uitgenodigd door deze mensen voor een boottocht (met een klassieke platbodem boot en buitenboordmotor) over de rivier om zelf te zien waarom al dat materiaal nodig was. Daarbij moesten we van het "winterdorp" naar de rivier VAREN over de dijk die normaal de weg was in zomertijd. En dat terwijl we dus overal dorpjes en huizen op het water of als paaldorpen tegenkwamen. Een heel aparte ervaring die ik jaren later na mijn pensioen opnieuw kon zien in Thailand.

Voor we terugvlogen hebben we nog een complete demo gevlogen met de C130 (leeg!) en dan terug naar Santa Cruz voor refuelling alvorens terug te vliegen naar Recife voor overnachting.

Tenslotte zijn we over Porto Santo terug naar huis gekomen, niet omdat die tussenlanding nodig was, wel omdat Porto Santo deel uit maakte van ons interventieplan Zaïre en we daar dus geregeld moesten langs gaan om operationele redenen. We wisten dus wel met zekerheid dat de trip Recife naar Brussel in één ruk en zonder refuelling mogelijk was, hetgeen later toevallig zeer goed van pas kwam om de bende Hamers in zijn kooi terug te brengen uit Recife zonder alle juridische risico's van een tussenlanding waar dan ook. Totale duur van de zending: 7dagen en ongeveer 45 vlieguren!"

Het project Ichilo – Mamore (Bolivia)

Het project dat gestart werd in de jaren zeventig van de vorige eeuw had tot doel de bevaarbaarheid van de rivieren Ichilo en Mamore, die een groot deel van het land van zuid naar

profita d'un jour de repos à Recife.

C'est ainsi que se terminèrent les missions pour la DGCD en soutien au projet Ichilo-Mamoré. 115 tonnes de matériel lourd fut transporté en 7 missions pour un total de +/- 300 heures de vols. Ces missions se révélèrent extrêmement utiles et d'une expérience des plus instructives pour les équipages concernés et le 15 Wing.

Le témoignage du Général-major e.r. Karel VERVOORT (4^{ème} mission, 25/03/1985)

Nous avions un chargement de bateaux fluviaux à fond plat avec moteur auxiliaire ainsi qu'une importante cargaison de matériel destiné à enlever des arbres et arbustes de l'eau, tel que des perches élagueuses à moteur.

Chargés au maximum, nous avons fait escale à Casablanca et Dakar (nuitée) pour ensuite traverser l'océan Atlantique vers Recife et passer la nuit à Camps Grande. L'idée était de prendre suffisamment de carburant à Camps

Grande afin de pouvoir effectuer le vol vers Trinidad (Bolivie) et le retour sur Santa Cruz (Brésil) sans refuelling à Trinidad où il n'y avait pas de carburant à notre disposition.

Par chance Fernand Hollanders, notre Loadmaster (suggéré par l'équipage précédent) avait emporté d'anciennes rampes de chargement du C-119 G. Ceci nous permit après bien des efforts, et en l'absence de matériel de chargement et déchargement adéquat, de livrer notre chargement aux



agents locaux de la DGCD. Ceux-ci nous invitérent le lendemain à effectuer un tour en bateau (bateau à fond plat classique équipé d'un moteur auxiliaire) sur la rivière afin de constater la nécessité d'un tel matériel. Ce faisant, nous devions naviguer au départ du village d'hiver vers la rivière en franchissant la digue qui constituait la route normale en été. Durant notre périple, nous croisâmes des

noord doorkruisen, te verbeteren en te beveiligen en zo een deel van het Amazonegebied te ontsluiten. In een eerste fase werden enkele beperkte activiteiten gestart waaronder de bouw van een scheepswerf voor de Boliviaanse Marine in Puerto Villaroel. Tijdens de tweede fase van 1984 tot 1989 zou men zich gaan toeleggen op het verbeteren van de bevaarbaarheid van de twee eerder vernoemde rivieren. Meer bepaald ging het om de bouw van twee

speciaal ontworpen boten "sacapalos" genoemd. Deze boten dienden om het drift hout en omgevallen bomen, die in de bevaarbare delen van de rivieren waren terechtgekomen, te verwijderen en eventueel te verzagen. Verder werden er twee kleinere boten ingezet om de diepgang van de rivieren te meten en om een vaargeul af te bakenen. Het was in deze fase dat de C-130's van de 15 Wing allerhande materiaal ter ondersteuning van dit project naar Bolivia vervoerde.



petits villages et maisons au ras de l'eau ou sur pilotis. Une expérience particulière que je devais revivre plus tard, une fois pensionné, en Thaïlande.

Avant notre retour nous effectuâmes encore un vol complet de démonstration avec le C-130 vide, pour ensuite gagner Santa Cruz pour refuelling et poursuivre notre route vers Recife où nous passâmes la nuit.

Finalement nous rentrâmes chez nous via Porto Santo. Cette escale n'était pas nécessaire mais Porto Santo faisait partie du plan d'intervention Zaïre, nous devions régulièrement y passer pour raisons opérationnelles. Nous savions donc avec certitude que le vol Recife-Bruxelles pouvait s'effectuer en une traite sans refuelling, ce qui par coïncidence devait s'avérer utile plus tard pour ramener la bande Haemers dans sa cage depuis Recife sans être confrontés aux risques juridiques d'une escale où que ce soit. Durée totale de la mission : 7 jours et quelques 45 heures de vol !



Le projet Ichilo - Mamoré (Bolivie)

Le projet, initié dans les années 70 du siècle dernier, avait pour but d'améliorer et de sécuriser la navigabilité des rivières Ichilo et Mamoré qui traversent une grande partie du pays du sud au nord, et de dégager ainsi une partie de la région amazonienne. La première phase se borna à quelques activités limitées, dont la construction d'un chantier naval pour la marine bolivienne à Puerto Villaroel. Durant la seconde phase, entre 1984 et 1989, on se concentra sur la navigabilité des deux rivières mentionnées précédemment. Ceci consista plus précisément en la construction de deux bateaux « sacapalos » spécialement conçus pour enlever le bois flottant et les arbres tombés qui se trouvaient dans les parties navigables de ces rivières, et éventuellement les tronçonner. Deux plus petits bateaux furent également utilisés pour mesurer le tirant d'eau des rivières et établir un chenal de navigation. C'est lors de cette phase du projet que les C-130 du 15 Wing furent appelés à transporter toute sorte de matériel vers la Bolivie.

Nr	A/C	Date	Captain	Co-pilot	Navigator	Flight Engineer	Loadmaster	Hours
VS 44	CH06	26/06/1984	Scheecqmans	Hayt	Debruyne	Michiels E.	Vandevoorde	43:50
VS 77	CH05	10/10/1984	Opdebeek	Vuylsteke	Waelkens	Dalcq	Burm	42:25
VS 78	CH08	12/10/1984	de Brouwer	Feuillen	Jacobs	Denom	Amalaberque	45:30
VS 19	CH10	25/03/1985	Vervoort K.	Mussche	Collee	Dirickx	Hollanders F.	46:00
VS 190	CH09	05/10/1985	Schellings	Hollants	Goeman	Sonck	Hollanders R.	43:15
VS 73	CH06	09/06/1986	Lousberg	Vervoort R.	David	Marchand	Burm	43:35
VS 50	CH11	16/06/1987	Kennis	Boulanger	Maes	Petrisot	Verdonckt	46:35

Het Boliviaans avontuur van Adjudant o.r. Jef Lichtert

Na het beëindigen van zijn studies Technisch Ingenieur werd Jef Lichtert in 1952 opgeroepen om zijn militaire dienst te vervullen bij de Luchtmacht. Na zijn basisvorming werd hij opgeleid tot voertuig technieker. Jef vond de luchtmacht wel een fijne werkomgeving en besloot bij het leger te blijven als onderofficier. Hij diende o.a. in Florennes en Kleine Brogel, en kwam uiteindelijk terecht bij de dienst Overleving. In die capaciteit diende hij van 1967 tot 1985 op de basis Solenzara in Corsica waar hij o.a. instond voor het onderhoud van de zodiacs en andere boten van de sectie overleving aldaar. Begin 1985 kwam Jef naar de 15 Wing om enkele maanden later te genieten van zijn pensioen. Groot was zijn verbazing toen de commandant van de 15 Wing, de Kolonel Vervoort, hem vroeg of hij geen zin had om twee jaar voor het ABOS te gaan werken in Guyaramerin (Bolivia). Volgens hem zochten ze er een veelzijdige ervaren technieker die goed zijn plan kon trekken. De kolonel had hem trouwens als volgt aangeprezen bij ABOS: "een uitstekende voertuigtechnieker met een grondige kennis van buitenboordmotoren en generatoren, die geen bindingen meer had in België en van een uitzonderlijke vindingrijkheid getuigde". Met zo'n aanbeveling kon Jef niet weigeren en na een bezoek ter plaatse ondertekende hij op 18 april zijn



L'aventure bolivienne de l'adjudant e.r. Jef Lichtert

En 1952, à la fin de ses études d'ingénieur technique, Jef Lichtert fut appelé pour effectuer son service militaire dans la Force Aérienne. Après sa formation de base il fut formé en tant que technicien de véhicule. Jef apprécia l'ambiance de travail à la Force Aérienne et décida de poursuivre sa carrière à l'armée en tant que sous-officier. Il fut affecté e.a. à Florennes et Kleine Brogel pour rejoindre ensuite le service Survie. En cette capacité, il demeura de 1967 à 1985 à la base de Solenzara en Corse où il fut, entre autres, responsables de l'entretien des zodiacs et autres bateaux de la section Survie. Début 1985, Jef arriva au 15 Wing pour ensuite prendre sa pension quelques mois plus tard. Grand fut son étonnement lorsque le chef de corps du 15 Wing, le colonel Vervoort, lui demanda s'il avait envie d'aller travailler durant deux ans pour la DGCD à Guyaramerin en Bolivie. Selon le colonel, on recherchait un technicien expérimenté et polyvalent débrouillard. Il l'avait même recommandé auprès de la DGCD en ces termes : « un excellent technicien de véhicules témoignant d'une connaissance approfondie des moteurs auxiliaires et générateurs, n'ayant plus d'attachés en Belgique et faisant preuve d'une créativité extraordinaire ». Face à une telle recommandation, Jef ne pouvait pas refuser et, après une visite sur place, signa son contrat le 18 avril à Guyaramerin pour une durée de deux ans commençant le 1^{er} juin.



Durant ces deux années Jef surpassa les attentes. Non seulement il réussit à créer un petit chantier naval avec des collaborateurs locaux mais il construisit également deux bateaux à fond plat (sacapalos) destinés à l'enlèvement d'arbres dans la rivière. Le tout en six mois

contract in Guyaramerin dat zou ingaan op 1 juni voor een periode van twee jaar.

Jef heeft in die twee jaar de verwachtingen in hem ver overtroffen. Niet alleen slaagde hij erin met lokale medewerkers een bescheiden scheepswerf op te richten en om de twee speciale platbodem (sacapalos) bestemd voor het opruimen van de bomen in de rivier te bouwen. Maar hij deed dit in zes maanden in plaats van de voorziene twee jaar. Jef heeft de volgende achttien maanden niet stilgezeten. Hij heeft de infrastructuur van de scheepswerf verder uitgebouwd en nog verschillende boten gebouwd, waaronder twee hydrografische, een drijvende apotheek en vier vissersboten. Jef heeft zeer veel gerealiseerd in die twee jaar en veel lof gekregen van allen betrokken bij het project. Hijzelf denkt met veel plezier terug aan die unieke ervaring



au lieu des deux ans initialement prévus. Jef ne resta pas inactif durant les 18 mois restants. Il développa l'infrastructure du chantier naval et construisit d'autres bateaux, dont deux hydrographiques, une pharmacie flottante et quatre bateaux de pêche. Durant ces deux ans, Jef travailla à de nombreuses réalisations et reçut les louanges de tous ceux impliqués dans le projet. Lui-même se remémora avec plaisir cette expérience unique et les nombreux amis qu'il s'y fit. Il en laissa beaucoup derrière lui mais y rencontra sa nouvelle compagne qui le suivit en Belgique où ils vécurent heureux durant 29 ans. Tous deux revinrent chez nous avec la dernière mission C-130 en Bolivie le 24 juin 1987.



Sacapolos

en de vele vrienden die hij daar gemaakt heeft. Hij heeft er veel achtergelaten maar ook een nieuwe levensgezel gevonden die hem gevolgd is naar België waar ze samen nog 29 jaar gelukkig geweest zijn. Beiden kwamen terug naar ons land met de laatste zending C130 naar Bolivia op 24 juni 1987.



Jean Lauwers, de boordradio... die geen luchtmachter was...

Door Rik Hollanders

Ik werd nieuwsgierig toen een collega van mijn echtgenote mij vertelde over Jean. Jean is de vader van haar vriendin en als zij er op bezoek gaat vertelt de man regelmatig over zijn avonturen en vliegprestaties in Congo. Het intrigeerde mij nog meer toen ik vernam dat hij geen piloot en niet bij de Luchtmacht was geweest. Er werd een afspraak voor mij geregeld want hier wou ik toch graag het fijne van weten.

Jean werd geboren op 21 juli 1920 in Turnhout. Hij bracht zijn jeugd door in Mechelen. Bij de scouts genoot hij van de bosspelen en vooral de lessen in morse vond hij bijzonder interessant. Het was dan ook niet verwonderlijk dat hij, op zeventienjarige leeftijd bij het leger ging als kandidaat onderofficier. Via Antwerpen en Vilvoorde kwam hij terecht, jawel, bij de Transmissie Troepen (TTR), van de Landmacht. Enkele jaren later brak de oorlog uit en nam hij deel aan de Achttiendaagse Veldtocht. Op het punt om met zijn eenheid vanuit Oostende naar Engeland over te steken, was er de capitulatie en de onvermijdelijke gevangenneming.

Vlaamse dienstplichtigen mochten van de Duitsers naar huis. Door een blanco demobilisatie- attest te bemachtigen kon hij zich laten doorgaan als dienstplichtige en ontsnapte hij zo aan vijf jaar krijgsgevangenschap.

Later kwam de Duitse administratie hem toch op het spoor en begin '43 moest hij als verplichte arbeider naar het Berliner Dextrain fabriek, die droge lijm fabriceerde in Potsdam. Toen die fabriek op het punt stond te sluiten was de kans groot dat Jean naar de Poolse grens zou gestuurd worden om loopgrachten te graven. Om hieraan te ontsnappen gaf hij zich uit als bakker en werd hij in die job, te werk gesteld in een buitenwijk van

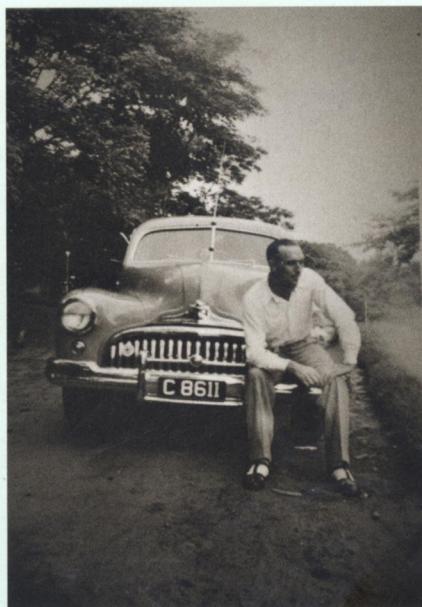
Jean Lauwers, le radio de bord... qui n'a jamais été à la Force Aérienne...

Par Rik Hollanders

C'est par une collègue de mon épouse que j'apprends à connaître Jean. Il est le père de son amie et lorsqu'elle lui rend visite, Jean lui parle régulièrement de ses aventures et prestations aériennes au Congo. Cela m'interpelle bien évidemment, surtout lorsque j'apprends qu'il n'a pas été pilote et qu'il n'a même pas fait partie de la Force Aérienne. Voulant en savoir plus sur cet étrange personnage, je parviens à obtenir un rendez-vous...

Jean est né à Turnhout le 21 juillet 1920. Il passe sa jeunesse à Malines. Aux scouts, il apprécie les jeux dans les bois et est fortement intéressé par les leçons de morse. Ce n'est donc pas étonnant de le retrouver à l'Armée à l'âge de dix-sept ans comme candidat sous-officier. Via Anvers et Vilvorde, il se retrouve, eh oui, aux Troupes de Transmissions (TTR) de la Force Terrestre. Quelques années plus tard, c'est la guerre et Jean participe à la Campagne des Dix-huit jours. Il est sur le point de passer avec son unité en Angleterre au départ d'Ostende lorsqu'intervient la capitulation et l'inévitable internement. Les Allemands libèrent rapidement les miliciens flamands. Jean parvient à s'emparer d'une attestation de démobilisation. Il prétend être milicien et échappe ainsi à cinq années d'emprisonnement.

L'administration allemande retrouve toutefois sa trace et au début de 1943, il est déporté et enrôlé comme ouvrier à l'usine « Berliner Dextrain » de Postdam où l'on fabrique de la colle sèche. Lorsque cette entreprise est sur le point de fermer, Jean s'attend à être déporté à la frontière polonaise pour y creuser des tranchées. Afin d'y échapper, il se fait passer comme boulanger et trouve ainsi un emploi dans un faubourg de Postdam.



Potsdam.

In 1945 nam de verschrikking van de bombardementen in alle hevigheid toe.

Half april was zijn neef Frans bij hem op bezoek. Frans was verplichte arbeider in een munitiefabriek in Spandau. Na weer een hevig bombardement besloten ze om samen te vluchten en naar huis te gaan.

De hachelijke tocht zou ongeveer drie weken duren. Ze ontsnapten maar net aan de opmars van de Russen. Ze reisden te voet en zelfs een eindje met paard en kar.

Uiteindelijk kropen ze, in een rangeerstation, aan boord van een trein met opschrift: "Parijs".

Die trein zat vol Franse gevangenen die er slecht aan toe waren, maar die eindelijk naar huis konden. Soms stopte de trein en konden de reizigers even uitstappen. Het was tijdens zo'n rustpauze dat een paar ongelukkigen op een mijn trapten. De gevolgen waren verschrikkelijk.

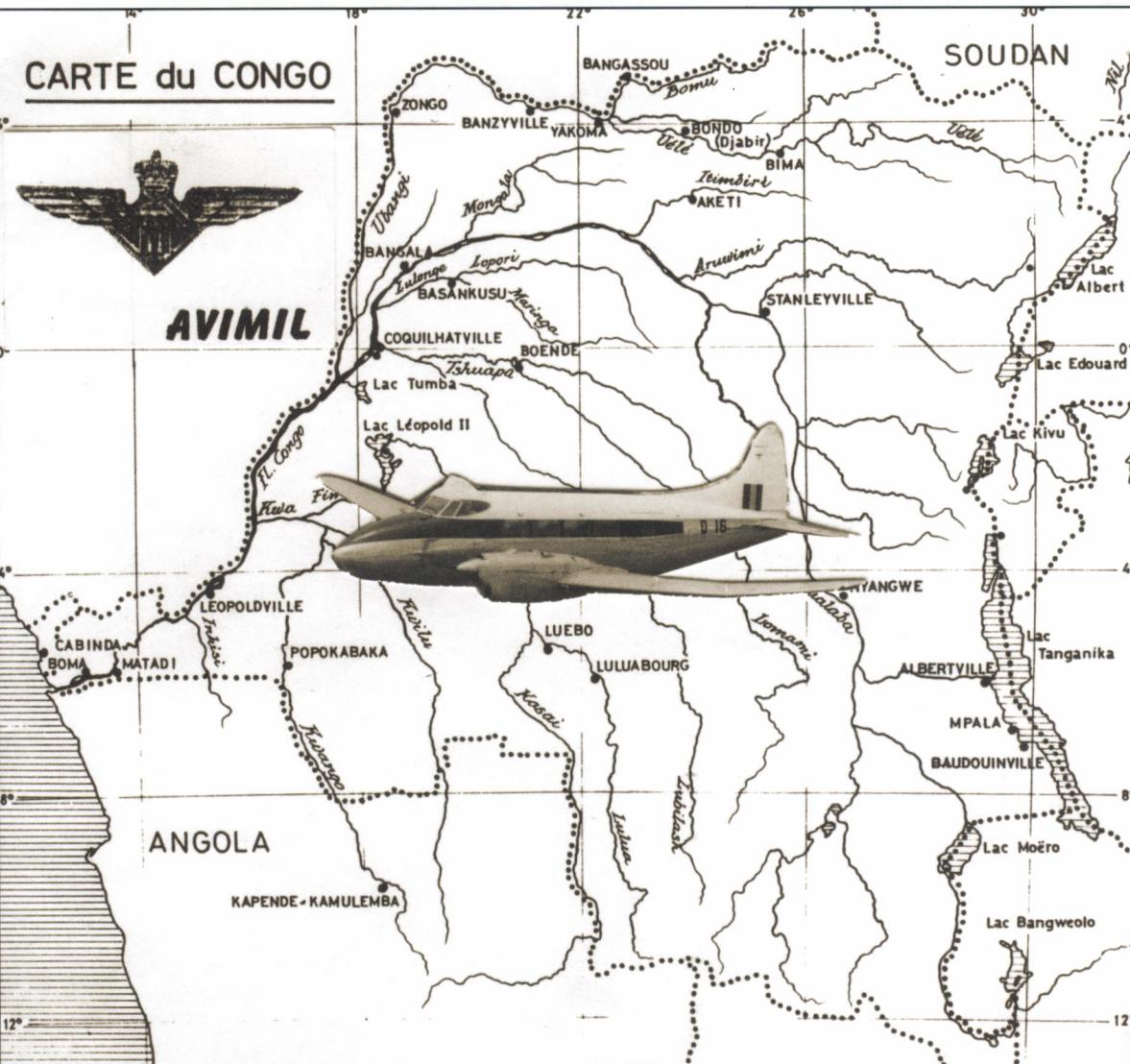
In de omgeving van Luik sprongen Jean en Frans van de

Au cours de l'année 1945, les bombardements de la ville sont terrifiants. À la mi-avril, son cousin Frans vient lui rendre visite. Il fait du travail forcé dans une usine de munitions à Spandau. Après un nouveau bombardement, ils décident de s'enfuir et de rentrer tout simplement en Belgique.

Cette éprouvante randonnée leur prendra quelque trois semaines. Ils échappent ainsi à l'avancée des Russes. De temps à autre, ils empruntent un cheval, une charrette ; le reste du temps le trajet se fait à pied. Finalement, ils aboutissent dans une gare de triage et montent dans un train à destination de Paris. Il est occupé par des prisonniers français en piteux état, mais qui rentrent finalement chez eux. Parfois le train fait une halte et les passagers peuvent en descendre. C'est au cours d'une de ces haltes que quelques malheureux sautent sur une mine avec les conséquences que l'on peut imaginer. Dans les environs de Liège, Jean et Frans sautent du train. Ils se font intercepter et sont conduits devant une commission belge. Jean n'en croit pas ses yeux lorsqu'au cours de l'interrogatoire on lui présente son dossier. En fait, la délégation était en attente de l'arrivée d'un train avec des prisonniers militaires belges en provenance d'Allemagne.

Le 5 mai 1945, avant même la fin officielle des hostilités, Jean est un des tout premiers militaires d'active à rentrer chez lui à Malines.

Après une courte période de récupération, Jean est envoyé à Lisborn en Irlande du Nord pour y former des volontaires de guerre belges. De juillet 1945 à janvier 1946, il fait partie de la Brigade Deinze. Tout comme la Brigade Piron et d'autres brigades, ils appartiennent à la « 6th Infantry Brigade 21 Army Group ». Après l'aventure irlandaise, il est transféré à Aix-la-Chapelle et mis en œuvre auprès des Forces d'occupation. Avec l'aide d'un ancien collègue de Vilvorde, Freddy Fisher, il envisage de partir au Congo belge afin d'y travailler pour le



trein en werden ze even later in een rangeerstation voor een Belgische commissie geleid. Jean was verrast toen na identificatie, zijn persoonlijk dossier op tafel werd gelegd. Feit was dat de delegatie zat te wachten op een trein met Belgische militaire gevangenen uit Duitsland.

Op 5 mei 1945, nog vóór het officieel einde van de oorlog, was Jean een van de eerste actieven die teruggekeerd waren en was hij terug thuis in Mechelen.

Na een korte recuperatie periode werd hij naar Lisborn in

Ministère des Colonies.

Le 18 juillet 1946 – il n'a pas encore 26 ans – Jean embarque à Melsbroek dans un DC-4 à destination de Léopoldville (Kinshasa). Quelques jours après son arrivée, il apprend qu'il doit se rendre à Stanleyville (Kisangani) pour y occuper un poste d'opérateur TTR. À l'aérodrome de N'Dolo, il y a toutefois un besoin urgent de personnel navigant capable d'assurer en vol les communications radio. Selon les autorités

Noord-Ierland gezonden om er opleiding te geven aan Belgische oorlogsvrijwilligers. Van juli '45 tot januari '46 behoorde hij tot de Brigade Deinze en maakte hij, naast Brigade Piron en andere brigades, deel uit van de 6th Infantry Brigade 21 Army Group.

Na het Ierse avontuur werd hij overgeplaatst naar Aken en ingezet bij de bezettingstroepen. Via een oud-collega van Vilvoorde Freddy Fisher, groeide het plan om voor het Ministerie van Koloniën naar Belgisch-Congo te gaan.

Op 18 juli 46, net geen 26, vertrok Jean in Melsbroek aan boord van een DC-4 van Sabena richting Leopoldstad (Kinshasa). Enkele dagen na aankomst vernam hij dat er voor hem een plaats voorzien was als TTR-man in Stanleystad (Kisangani).

Op het vliegveld van N'Dolo in Leopoldstad had men echter dringend vliegend personeel nodig om de radioverbindingen in vlucht te verzorgen. Jean was hiervoor volgens de plaatselijke overheden de geknipte persoon en na een vulgarisatievlucht zag hij dat volledig zitten. Dus volgde al snel een week opleiding bij de Protection Aérienne. Met morse had Jean natuurlijk geen enkel probleem. Hij maakte zich vertrouwd met de boordapparatuur, onder meer in de simulator van de "Ateliers Sabena" en slaagde met glans voor de opleiding.

Vanaf toen maakte hij deel uit van de Aviation/Force Publique als "Radio Navigant" en werd hij door de piloten "mon radio" genoemd. Hij kreeg de bijnaam "Le Vieux Lauwers".

Zijn eerste zending was van 26 tot 28 augustus 1946 met een Airspeed Oxford (A22) naar Elisabethstad met tussenlanding in Luluaburg (Kananga). De crew bestond uit Pieraerts, Engelen (piloot/geneesheer), Maertens en Jean Lauwers.

Naast de tweemotorige Airspeed Oxford en Consul vloog hij ook op De Havilland Dove en op de viermotorige Héron. Later ook op DC3. Hij deed zelfs een paar vluchten voor

lokales, Jean a le profil idéal pour ce genre de travail et après un vol de vulgarisation, Jean accepte de se lancer dans cette nouvelle aventure.

S'en suit une formation d'une semaine à la Protection



Aérienne. Jean n'éprouve évidemment aucune difficulté avec le morse. Il se familiarise avec les équipements de bord, notamment dans le simulateur des Ateliers Sabena, et réussit brillamment sa formation.

À partir de cette date, il fait partie de l'Aviation/Force Publique comme « Radio Navigant » et est dorénavant appelé « « mon radio » par les pilotes avec « Le Vieux Lauwers » comme surnom.

Sa première mission se déroule du 26 au 28 août 1946, un vol de N'Dolo à Élisabethville en Airspeed Oxford (A22) avec escale à Luluabourg (Kananga). Le crew se compose de Pieraerts, Engelen (pilote/médecin), Maertens et Jean Lauwers. Outre l'Airspeed Oxford et Consul, Jean vole aussi sur de Havilland Dove, le quadrimoteur Héron et plus tard également sur DC-3.

Il effectue même quelques vols pour la Sabena, question de pouvoir dépanner l'un ou l'autre équipage lors de circonstances particulières.

Jean fait partie des crews qui vont chercher les nouveaux Consul et Dove en Angleterre. Au début, les bimoteurs ne sont pas autorisés à survoler directement le Sahara. Il faut passer par

Le Caire, autrement dit, une escale touristique intéressante pour l'équipage.

La mission de l'escadrille consiste essentiellement dans le transport de passagers et de fret, de malades et de blessés, sans oublier la poste en provenance de la Belgique. Parfois, lors de certaines missions spéciales, notamment lors de l'épidémie de choléra dans la région de Maombe en 1952, il a fallu larguer des vaccins.

Malheureusement, des vols de recherches d'avions et passagers disparus font également partie des missions... Particulièrement pénible lorsqu'il s'agit de personnes connues.

Jean a de nombreux souvenirs de vols avec passagers. Ainsi,



Sabena, kwestie van even in te springen bij onverwachte omstandigheden en mensen uit de nood te helpen.

Jean ging verschillende nieuwe Consul en Dove toestellen ophalen in Engeland. In het begin mochten tweemotorige toestellen niet rechtsreeks over de Sahara vliegen. Het ging dan via Cairo wat een interessante toeristische tussenstop betekende voor de bemanning.

De opdracht van zijn smaldeel bestond vooral in het vervoer van passagiers en vracht, van zieken en gewonden en, niet onbelangrijk, het bezorgen van de post uit België. Soms waren er speciale opdrachten zoals het droppen van vaccins toen er een cholera-epidemie heerde in de streek van Maombe in 1952. Jammer genoeg waren er ook soms

zoektochten naar vermist vliegtuigen en hun inzittenden. Extra pijnlijk was het als het bekenden betrof. Aan het vervoer van personen heeft Jean veel herinneringen. Zo denkt hij graag terug aan de VIP-vluchten in 1955 met koning Boudewijn aan boord en in 1959 toen hij een week onderweg was met koning Leopold III en met prinses Lilian. Koning Boudewijn kreeg een luipaard cadeau en de plaatselijke autoriteiten hadden verwacht dat onze vorst dat dier onmiddellijk aan boord zou nemen. Later moest Jean het dier gaan ophalen en naar Matadi brengen vanwaar het per boot naar de zoo van Antwerpen verhuisde.

Het transport van zieken en gewonden had regelmatig een goede afloop en dat gaf dan veel voldoening voor de bemanningen. Zo was er bijvoorbeeld in 1950 die dringende evacuatie van een gekwetste vanuit Boënde. Het slachtoffer had per ongeluk een kogel in de long gekregen en moest dringend naar Coquilhatstad (Mbandaka) overgebracht worden. Niettegenstaande hevige onweders zorgden de

il se souvient avec émotion des vols effectués en 1955 avec le Roi Baudouin et en 1959, lorsqu'il a pu accompagner le Roi Léopold et la Princesse Liliane pendant toute une semaine. Le Roi Baudouin a reçu un léopard et les autorités locales pensent que le Souverain va immédiatement prendre la bête à bord. Plus tard, Jean va refaire un vol pour amener le fauve à Matadi d'où il est parti en bateau pour le zoo d'Anvers. Le transport de malades et de blessés se termine bien la plupart du temps ce qui procure bien évidemment un beau sentiment de satisfaction aux équipages. Ainsi, Jean se souvient d'une évacuation urgente d'un blessé de Boënde. La victime avait été touchée par accident d'une balle dans le poumon et devait être évacuée d'urgence vers Coquilhatville (Mbandaka). Malgré de violents orages, le pilote et Jean parviennent à le sauver en l'amenant à temps à l'hôpital. Rétabli et de retour à Boënde, l'intéressé accourt à l'aéroport pour remercier ses sauveteurs chaque fois qu'il voit un avion atterrir.

Ce ne sera malheureusement pas le cas à Lissala. Un enfant malade âgé de cinq mois doit être évacué. Au moment de monter à bord, la mère tend l'enfant à Jean qui le sent subitement mourir dans ses bras.

Régulièrement le sort frappe également dans ses propres rangs. Le 4 février 1952, son ami Lemaire et sa famille sont victimes d'un crash. Lemaire était commandant de l'aéroport de Costermanville (Bukavu). Il était en fin de terme et rentrait en Belgique avec la Sabena. Au moment du départ, Jean décolle lui aussi en Dove de Bukavu et leur a encore souhaité un bon voyage. Arrivé à Léopoldville, il apprend que le DC-3 a crashé dans les environs de Kikwit (Idiofa). Une hélice de l'appareil s'est brisée et est entrée dans le fuselage.

En 1957, au cours de son grand congé avec famille et enfants à Malines, Jean apprend que son ami Pieraerts est décédé. Via les journaux, il découvre que le Dove a crashé au cours d'un vol d'écolage avec un nouveau pilote. En 1958, le personnel et les familles sont à nouveau en deuil. Le chef mécanicien Désiré Maertens assiste à l'office funéraire de son épouse lorsqu'il apprend la mauvaise nouvelle. Le Dove qui ramène son fils Camille de Bukavu s'est écrasé contre un volcan près de Goma. Camille était radio de bord. Personne n'a survécu au crash.

Heureusement, il y a également de très beaux et agréables souvenirs. Jean se remémore alors les beaux vols et son séjour là-bas avec la famille et les enfants. Il se souvient de ses belles amitiés notamment celle avec son ami pilote, héros de la guerre et invalide, le lieutenant-colonel Victor Volont et sa famille.

Il se souvient également de sa première voiture, une Buick Roadmaster, un monstre de huit cylindres en ligne consommant 22 litres ! Au cours de son congé en 1949, il a même ramené la Buick par bateau à Malines.

Lorsque Jean évoque « den ambras », il faut comprendre l'indépendance et la révolution en 1960. Il se souvient plus spécialement de l'émotion du gouverneur-général Cornelis lors d'un dernier survol de Léopoldville avant de mettre le cap sur Matadi. Le crew peut participer au dîner d'adieu sur une embarcation du fleuve Congo. Le pilote Kervyn est également de la partie. Une semaine plus tard, Kervyn de Merendré est assassiné par les rebelles.

La famille de Jean est évacuée à temps vers la Belgique. Lui-même a encore assisté à l'intervention des paras avant de pouvoir partir en congé dans la mère-patrie.



piloot en Jean ervoor dat de man op tijd in het hospitaal geraakte en kon gered worden. Eenmaal hersteld en terug in Boënde ging de man, telkens hij een vliegtuig zag landen, naar het vliegveld om zijn redders te bedanken.

Maar in Lissala liep het mis. Er moest een ziek kindje van vijf maanden oud, geëvacueerd worden. Jean nam bij het aan boord gaan het kind even over van de moeder en voelde toen plots het kindje sterven in zijn armen.

Regelmatig sloeg het noodlot ook toe in eigen rangen. Zo verongelukte op 4 februari 1952 zijn vriend Lemaire en diens gezin. Lemaire die commandant was van de luchthaven van Costermanstad (Bukavu) was einde term en vertrok met Sabena terug naar België. Rond het tijdstip van vertrek vertrok Jean met zijn Dove ook vanuit Bukavu en hij wenste hen nog een goede reis. Eenmaal aangekomen in Leopoldstad vernam Jean dat de Sabena DC3 neergestort was in de omgeving van Kikwit in Idiofa. Een Schroef van het toestel was afgebroken en terecht gekomen in de romp. Ook tijdens het groot verlof dat Jean met vrouw en kinderen

in Mechelen doorbracht in 1957 kwam er droevig nieuws. Jean las in de krant dat Pieraerts verongelukt was met een Dove tijdens een opleidingsvlucht met een nieuwe piloot. En in 1958 waren het personeel en hun families terug in rouw. Chef mecanicien Desiré Maertens was in de kerk voor de uitvaart van zijn echtgenote toen hij slecht nieuws kreeg. De Dove die zijn zoon Camiel vanuit Bukavu naar huis bracht was in de omgeving van Goma tegen een vulkaan gevlogen. Camiel was Boordradio. Niemand overleefde de crash.

Maar gelukkig zijn er ook zoveel mooie en leuke herinneringen. Jean denkt dan terug aan de mooie vluchten en aan zijn verblijf aldaar met familie en vrienden. Aan hechte vriendschappen zoals die met piloot, oorlogsheld en invalide, luitenant-kolonel Victor Volont en zijn familie. Of hij denkt terug aan zijn eerste auto, een Buick Roadmaster, een bakbeest met acht cilinders in lijn en een verbruik van 22 liter! Tijdens zijn verlof in 1949 kwam de Buick zelfs mee met de boot naar Mechelen.

Als Jean het heeft over "den ambras", dan heeft hij het over de onafhankelijkheid en de revolutie in 1960. Hij herinnert zich hoe emotioneel gouverneur-generaal Cornelis werd toen ze nog eens boven Leopoldstad draaiden alvorens koers te zetten naar Matadi. De crew mocht deelnemen aan een afscheidsdiner op een Congoboot in Matadi. Ook piloot Kervyn was erbij. Een week later werd Kervyn de Merendré vermoord door de munitars.

Het gezin van Jean werd tijdig geëvacueerd naar België. Zelf maakte hij nog de interventie van de para's mee en mocht later in verlof naar het thuisland.

Jean keerde terug uit verlof op 14 oktober 1960. Hij was nu gestationeerd in Elisabethstad in plaats van in Leopoldstad en maakte nu deel uit van de AVIKAT, de luchtmacht van Katanga.

Tsjombé had de macht gegrepen in Katanga. Regelmatig was de man aan boord bij Jean en dat leidde weleens tot een niet onaangenaam gesprek.

Als Jean zegt: "We vlogen toen dat de stukken eraf vlogen" dan bedoelt hij dat maanden met 127 vlieguren geen uitzondering waren.

Er moesten allerlei soorten zendingen gevlogen worden. Soms was het vliegtuig geladen met vermoorde mensen in doodskisten. Er moest dan over die kisten heen geklauterd worden om in de cockpit te geraken.

Het was een gewelddadige periode. Zo zag Jean onder andere de gevangengenomen Lumumba toekomen in Elisabethstad.

Nog een dieptepunt in die periode was het verlies op 31 januari 1961 van Dove KAT-20 met de crew van luitenant vlieger Gilles Giddelo. Tijdens een "opdracht" stortte het toestel neer in het Upemba Park. Jean nam deel aan de zoekactie die nog geruime tijd na de crash werd voortgezet. Op zondag 27 augustus 1961 vielen de Zweedse blauwhelmen binnen in de installaties op het vliegveld. Alles werd meegenomen, mensen opgepakt en naar België teruggestuurd. Jean ontsnapte aan de inval, bleef nog een paar dagen rondhangen en was toen, op 2 september 1961, verplicht om op zijn beurt te vertrekken.

Het hoofdstuk "Congo" werd also voor Jean abrupt en definitief afgesloten.

Eenmaal terug in België was het gedaan met vliegen en was

Il revient de congé le 14 octobre 1960 et est cette fois stationné à Élisabethville. Il fait dorénavant partie de l'AVIKAT, la force aérienne katangaise. Tchombé s'est emparé du pouvoir au Katanga. Il se retrouve régulièrement à bord avec Jean qui a ainsi l'occasion de converser agréablement avec ce passager de marque.

Jean précise : « Nous volions vraiment jusqu'à la limite... » Des mois de 127 heures de vol ne sont pas inhabituels. Toutes sortes de missions sont exécutées. Parfois l'avion



transporte des personnes assassinées dans des cercueils. Il faut alors enjamber les « caisses » pour pouvoir s'installer dans le cockpit.

Une période d'extrême violence... Jean se souvient notamment de l'arrivée de Lumumba à Élisabethville. Il évoque également la perte, le 31 janvier 1961, du Dove KAT-20 avec l'équipage du lieutenant aviateur Gilles Giddelo. L'avion s'écrase dans le Parc de l'Upemba.

Jean participe aux recherches qui se poursuivent encore tout un temps après le crash.

Le dimanche 27 août 1961, les Casques bleus suédois s'emparent des installations de l'aérodrome. Tout est emporté ; le personnel est arrêté et renvoyé en Belgique. Jean parvient à rester encore quelques jours sur place avant d'être lui aussi obligé, le 2 septembre 1961, de quitter le pays.

Le chapitre « Congo » de Jean prend ainsi brutalement et définitivement fin.

De retour en Belgique, Jean ne vole plus et redevient opérateur TTR. Le vol dans des avions très bruyants, le craquement des radios dans les conditions d'orages tropicaux ont laissé des traces. Jean attrape d'énormes problèmes d'ouïe.

Fin des années 60, Jean part à la pension. Malgré toutes ses prestations aériennes, il est toujours resté opérateur TTR à la Force Terrestre. Au cours de son premier congé en 1949, Jean était passé à l'État-major à Bruxelles. Il voulait savoir ce qu'il fallait faire pour devenir radio de bord... On lui a répondu que cela ne pouvait se faire que s'il rentrait en Belgique. À ce moment, Jean a déjà un millier d'heures de vol à son actif à la grande satisfaction de ses supérieurs. Il n'envisage dès lors pas d'abandonner ce job de rêve pour suivre un cours de radio de bord en Belgique. Il reste à la Force Terrestre, mais ne profitera jamais des avantages statutaires de ses collègues de la Force Aérienne.

De 1946 à 1961, Jean est donc resté en service comme radio de bord au Congo et ensuite au Katanga, pendant

hij terug TTR-man. Het vliegen in luidruchtige kisten en het gekraak van de radio, vooral tijdens tropische onweders, hadden hun tol geëist en Jean kreeg ernstige gehoorproblemen.

Eind jaren 60 zat zijn militaire carrière er op. Niettegenstaande zijn vliegdienst was hij altijd "landmachter" bij de Transmissie Troepen gebleven. Tijdens zijn eerste verlofperiode destijds vanuit Congo in 1949 ging Jean langs bij het hoofdkwartier in Brussel. Hij wou van de bevoegde instanties weten wat hij moest doen om boordradio te worden.

"Dat kan enkel indien je terugkeert uit Congo" was het antwoord. Jean had die tijd al veel ondervinding in de job, méér dan 1000 vlieguren, tot voldoening van zijn oversten. Hij was niet van plan om zijn droom job in Leopoldstad op te geven om een cursus van boordradio in België te volgen. Hij zou dus bij de Landmacht blijven en nooit genieten van bepaalde voordelen die zijn collega's van de Luchtmacht hadden.

Jean was in vliegdienst als "Radio Navigant" in Congo en later Katanga, gedurende 15 jaar, van 1946 tot 1961. Onder het bevel van markante officieren zoals Colin, Hirsch, Thonnard, Van Risseghem en Volont vloog hij 8000 vlieguren bij elkaar.

Als ik er nu met hem over spreek dan zegt hij: "Ik deed het heel graag, en als je iets graag doet..."



En dan komt er die schittering in zijn ogen en die schalkse, nostalgische glimlach, een kenmerkende blik die men vaak tegenkomt bij mensen die een groot deel van hun leven doorbrachten in het luchtruim.

"Le Vieux Lauwers" is met zijn bijna 97 het oudste lid van Dakota.

En al was hij dan officieel geen "echte Luchtmachter", voor diegenen die hem kennen en gekend hebben, heeft hij zijn plaatsje in de luchtvaartgeschiedenis méér dan verdient.

287

abril 1961

1. 4. 61	Lubumbashi	Chili - Lubumbashi	0730 1025	3.05	
303 hrs	Bombus	Lubumbashi - Mayoko	1100 1350	4.20	
		Mayoko - Chili	1400 1600	4.00	
2. 4. 61	Lubumbashi	Chili - Mayoko	0650 0915	3.55	
303 hrs	Bombus	Mayoko - Chili	1000 1100	2.00	
		Chili - Mayoko	1245 1445	2.00	
		Mayoko - Chili	1455 1615 1715	2.00	
3. 4. 61	Mays	Chili - Mayoko	0715 0915	4.00	
418	Bombus	Mayoko - Chili	0730 1100	3.20	
45	4. 4. 61	Lambourg	Chili - Kamina	1000 1100	4.55
203 hrs	Bombus	Kamina - Mayoko	0650 0845 1015	1.85	
		Mayoko - Lamborg	0915 1020	2.00	
		Lamborg - Mayoko	1000 1115	2.00	
		Mayoko - Lamborg	1245 1345	1.00	
		Lamborg - Mayoko	1430 1530	1.20	
		Mayoko - Lamborg	0700 0900	1.10	
		Lamborg - Mayoko	1015 1115	1.20	
		Mayoko - Lubumbashi	1245 1345	1.20	
		Lubumbashi - Lamborg	0715 0915	1.15	
9. 4. 61	Tongut	Kamina - Mayoko	0810 0930	1.10	
1018	Bombus	Mayoko - Chili	0940 1150	2.10	
		Total chile	36.40		
		rapport general	7859.25		
			7896.05		
		P.O. Le Cpt Cdt HIRSCH R.			
		<i>O. P. Brin</i>			
		ETAT DU KATANGA FORCE AERIENNE - ETAT MAUR			
		P.O. Le Cdt VOLANT CDT AD 1997			
		P.O. Jean Remy			

quinze années. Il a volé quelque 8.000 heures de vol sous le commandement d'officiers notoires, tels les Colin, Hirsch, Thonnard, Van Risseghem et Volont.

Lorsque je lui en parle aujourd'hui, il me répond : « J'aimais ce que je faisais et quand on aime ce que l'on fait... »

Apparaît ensuite dans ses yeux et son sourire espiègle, nostalgique... le regard caractéristique que l'on rencontre souvent parmi les individus ayant passé toute une partie de leur vie dans le ciel.

Avec ses 97 ans, le « Vieux Lauwers » est le membre le plus ancien du Dakota.

Et même s'il n'est pas officiellement « un véritable aviateur », pour ceux qui l'ont connu, il a incontestablement mérité sa place dans l'histoire de l'aviation.



Jean vandaag

Jean aujourd'hui

The Atlas story

Mike Arren

Part 20

A400M Cargo Hold Trainer-Enhanced

Op 4 november heeft de RAF een A400M Cargo Hold Trainer-Enhanced van Rheinmetall en Airbus Defence & Space in ontvangst genomen. Deze simulator – die in het National Training Centre te RAF Brize Norton werd geïnstalleerd – zal worden gebruikt bij de opleiding van loadmasters en grondpersoneel inzake het laden en lossen van de Atlas, procedures inzake luchtdroppings, standaardprocedures in de lucht en op de grond en samenwerking tussen meerdere bemanningen.

Deze simulator is een exacte replica van de cargoruimte van een Atlas en omvat alle operationele interfaces, controlestations en technische kenmerken van de originele uitrusting. Er is ook een controlestation voor instructeurs voorzien, waarmee oefeningen kunnen worden voorbereid, opgevolgd en geëvalueerd.

De eerste CHT-E is sinds september 2013 in gebruik in het Airbus International Training Centre in Sevilla en de Luftwaffe heeft zijn CHT-E in juli 2015 in ontvangst genomen.

Air refueling

Op 14 november heeft Airbus Defence & Space twee testvluchten met twee Atlassen uitgevoerd om de capaciteiten inzake het bijtanken in vlucht te evalueren. Hierbij hebben ze, zowel in rechte vluchten als in bochten, 50 contacten gemaakt, waarbij gebruik werd gemaakt van het trechersysteem met bijvulslang, dat in de romp werd geïnstalleerd.

Door dit systeem, waardoor de Atlas het enige vliegtuig in zijn categorie is met 3 bijtankpunten, kan de Atlas grote vliegtuigen bijtanken. Het toestel heeft in principe een capaciteit om 63500 liter brandstof voor bevoorrading van andere toestellen, die kan worden uitgebreid met twee extra cargonanks die elk 7200 liter kunnen bevatten. Het kan brandstof met een snelheid van 2000 liter per minuut overpompen.

Volgens Airbus heeft de standaardvariant van de Atlas de volledige voorzieningen om als tanker te worden ingezet, en heeft deze enkel behoefté aan de optionele luchtbevoorradingsskit, die snel kan worden geïnstalleerd, om een tanker te worden.

A400M Cargo Hold Trainer Enhanced

Le 4 novembre la RAF a réceptionné un A400M Cargo Hold trainer Enhanced de Rheinmetall et de Airbus Defence & Space. Ce simulateur qui a été installé dans le National training center de Brize Norton, sera utilisé pour l'instruction des loadmasters et du personnel au sol pour le chargement et le déchargement de l'Atlas, les procédures de largage en vol, les procédures standards en vol comme au sol et la



collaboration entre plusieurs équipages.

Ce simulateur est la réplique exacte du cargo de l'Atlas et comprend toutes les interfaces opérationnelles, les consoles de contrôles et les caractéristiques de l'équipement original de l'avion. Il est également équipé d'une station de contrôle pour les instructeurs avec laquelle ils peuvent préparer des exercices, les suivre et les évaluer. Le premier CHT-E est utilisé à l'International Training Center de Séville et la Luftwaffe a réceptionné son CHT-E depuis juillet 2015.

Air refueling

Le 14 novembre Airbus Defence & Space a effectué deux vols d'essai avec deux Atlass pour tester les capacités de ravitaillement en vol. Ainsi, ils ont aussi bien en vol rectiligne qu'en virage, effectué 50 contacts durant lesquels il a été fait

Reactie op de blijvende kritische berichtgeving

Op 18 november 2016 in een artikel in het magazine Le Point vraagt de Armée de l'Air de kritiek op de A400M in de pers te stoppen. Kolonel Michel Gallazini, commandant van de Franse A400M basis verwacht een belangrijke verbetering van de prestaties in 2017. Volgens luitenant-kolonel Diane, verantwoordelijk voor het operationele onderhoud van de A400M, zijn er tegenwoordig telkens 3 van de 4 beschikbare Atlassen operationeel. De Atlas werd geconfronteerd met grote problemen met de gearboxen van motoren 1 en 3, maar intussen werd er een oplossing gevonden. Men wijst er tevens op dat Airbus Defence & Space continu de militaire capaciteiten van de Atlas verbetert, zoals opstijgen en landen op onverharde startbanen, het zelfverdedigingssysteem, luchtdroppings en bijtanken in vlucht.

Le système de panier-entonnoir avec tuyau souple installé dans le fuselage fut utilisé.

Par ce système, l'Atlas est le seul avion de sa catégorie avec trois points de ravitaillement, ce qui lui permet de ravitailler de gros avions. L'appareil a en principe une capacité de livrer 63500 litres de carburant à d'autres avions, capacité qui peut être augmentée avec deux réservoirs d'une capacité unitaire de 7200 litres. Il peut transférer du carburant à une vitesse de 2000 litres par minute. Suivant Airbus la version standard de l'Atlas possède tous les équipements pour être utilisé en ravitailleur et a uniquement besoin d'un kit de ravitaillement en vol qui peut être rapidement installé pour qu'il devienne un ravitailleur.

Réaction aux critiques récurrentes

Le 18 novembre 2016 dans un article du magazine Le Point,



De A400M wordt onder meer door de Armée de l'air en de Turkse Luchtmacht ingezet naar operatiegebieden zoals Afghanistan, de Centraal Afrikaanse Republiek, Mali en het Midden-Oosten.

A400M Atlas aircraft maintenance repair and overhaul facility

Eveneens op 18 november werd de A400M Atlas aircraft maintenance repair and overhaul facility, die op de RAF-basis Brize Norton werd gebouwd, opgeleverd. Dit gebouw, dat door de firma Balfour Beatty tegen een kostprijs van £42 miljoen werd gebouwd, kan 3 Atlassen tegelijk herbergen voor diepgaand onderhoud. Ook kan dit gebouw een C-17 Globemaster III ofwel een A330 Voyager herbergen.

Het gebouw is 28 meter hoog, heeft een oppervlakte van 24000 m² en heeft een spanwijdte van ongeveer 42,5 meter. Er staat 600 m² aan zonnepanelen op het dak om tot 70 KW-

l'armée de l'Air demande de cesser les critiques contre l'A-400M. Suivant le Colonel Michel Gallazani, commandant de la base des A-400M, on attend une amélioration importante des prestations en 2017. Selon le Lieutenant-Colonel Diane, responsable de l'entretien opérationnel du A-400M, 3 des 4 Atlases disponibles sont opérationnels. L'Atlas a été confronté à d'importants problèmes avec le gearbox des moteurs 1 et 3, mais entre-temps une solution a été trouvée. On attire aussi l'attention sur le fait que Airbus Defence & Space continue à améliorer les capacités militaires de l'Atlas telles que le décollage et l'atterrissement sur des pistes non préparées, le système d'autoprotection, largage aéroporté et le ravitaillement en vol. L'A-400M fut entre autres affecté par L'Armée de l'Air et la Force Aérienne turque dans des zones opérationnelles comme l'Afghanistan, la république Centre Africaine, le Mali et le Moyen -Orient.

elektriciteit te voorzien. Er kan aan 3 Atlassen tegelijk worden gewerkt en er zijn aparte magazijnen voor gronduitrusting, banden en motoren.

Leveringen

Intussen werden er 43 Atlassen afgeleverd, waaronder 11 voor Frankrijk, 3 voor de Turkije, 15 voor de RAF, 7 voor de Luftwaffe, en 1 voor Spanje.

A400M voor de 15 Wing

Eind vorig jaar bevestigde Minister van Defensie Vandeput dat de A400M "in principe" zal gestationeerd worden op de militaire luchthaven van Melsbroek. MOD heeft beslist om het Infra dossier los te koppelen van het Maintenance concept, aangezien de markt hiervoor niet rijp is. Er wordt nu volop gegaan voor het Design Build Finance Maintain (DBFM) concept van de maintenance hangar te Melsbroek. Dit wil zeggen dat de publieke sector de loods zal ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden gedurende een overeengekomen aantal jaren. Defensie zal hiervoor gedurende die periode huur betalen, waarna ze eigenaar wordt van het gebouw.

Buiten Kapt VI Gillis zijn er nog geen andere crew members in opleiding. Crews staan gepland vanaf eind 2018, gekoppeld aan een effectieve levering die nu gepland staat voor Nov 2019. Tegen oktober 2017 worden wel de eerste Tech gevormd, in Sevilla (International Trg Centre, ITC van Airbus), om eventueel als instructeurs te kunnen dienen.

Er wordt nog steeds verder gepraat met Luxemburg en een training center om een A400M Flight Simulator te verwerven en te exploiteren te Brussel.

Kapitein Vlieger Julien (Juju) Gillis van uit Brize-Norton (UK)

Ik ben begin januari toegekomen op de basis van Brize-Norton. De simulators waren in onderhoud gedurende de eerste twee weken, ik heb dus wat geduld moeten uitoefenen alvorens te starten met mijn opleiding. Mijn conversie was een beetje speciaal omdat de RAF nog nooit te maken gehad had met een A400M piloot opgeleid in Frankrijk. Ik heb recht gehad op een opleiding à la carte, die uiteindelijk tamelijk kort geweest is. Ik heb zes sessies simulator gedaan alsook mijn "instrument rating test" en mijn "check out" als boordcommandant op simulator. Ik heb eveneens de gelegenheid gehad om een tiental trainingsvluchten uit te voeren in Groot-Brittannië. Het geheel van deze evenementen heeft ongeveer twee maanden in beslag genomen. In de loop ben ik begonnen met mijn "Line Oriented Flight Training (FLOT)" met onder andere een zending naar de RAF basis van Akrotiri in Cyprus.

Vervolgens heb ik een zending uitgevoerd naar de Verenigde Staten en Canada. De zendingsopdracht bracht ons de eerste dag naar Bangor. Wat een verschil met de C130. Een non-stop vlucht naar de Verenigde Staten in amper 7 uur en 15 minuten. De tweede dag vlogen we via Minneapolis naar Yuma. Een radicale temperatuursverandering gezien de wintertemperatuur in Bangor en de dertig graden in Arizona. De volgende stop was Hill AFB, een F35 basis. Daarna ging het terug richting Halifax. De meteo in Halifax



A400M Atlas aircraft maintenance repair and overhaul facility

Le 18 novembre le « A400M Atlas aircraft maintenance repair and overhaul facility » construit sur la base de Brize Norton a également été livré. Ce bâtiment qui a été construit par la firme Balfour Beatty pour un montant de £42 millions, peut accueillir en même temps 3 Atlas pour une maintenance approfondie. Cette infrastructure peut aussi recevoir un C-17 Globemaster ou un A330 Voyager. Ce bâtiment à une hauteur de 28 m, une superficie de 2400 m² et une portée de 42,5 m. Il y a 600 m² de panneaux solaires sur le toit qui peuvent fournir 70 KW d'électricité. On peut travailler sur 3 A400-M en même temps et il y a des magasins destinés à l'équipement au sol, les pneus et les moteurs.

Livrasons

43 Atlas ont été livrés, dont 11 pour la France, 3 pour la Turquie, 15 pour la RAF, 7 pour la Luftwaffe, et 1 pour l'Espagne.

A400-M pour le 15 Wing.

A la fin de l'année dernière le Ministre de la Défense Mr Vandeput a confirmé qu'en principe l'A400M sera stationné à l'aéroport militaire de Melsbroek. Le MOD a décidé de séparer le dossier Infra du concept de maintenance, étant donné que le marché n'est pas encore mûr pour cela. On est maintenant complètement axé sur le concept de Design Build Finance Maintain (DBFM) pour le hangar de maintenance à Melsbroek. Cela signifie que le secteur public développera, construira, financera et fera l'entretien du hangar pendant un certain nombre d'années à convenir. La Défense sera redevable d'un loyer durant cette période au terme de laquelle elle sera propriétaire du bâtiment.

En dehors du Capt Avi Gillis il n'y pas encore d'autres membres d'équipage en formation. Les équipages sont planifiés fin 2018, en parallèle avec la livraison effective maintenant prévue fin 2019. Fin octobre 2017 les premiers techniciens seront formés à Séville (International Trg Center, ITC de Airbus) pour devenir éventuellement de futurs instructeurs.

Des discussions sont encore en cours avec le Luxembourg pour créer un centre d'entraînement pour obtenir et exploiter un Flight Simulator A400M à Bruxelles.

was beneden alles en we hebben dan besloten uit te wijken naar Quebec, waar de weersomstandigheden veel gunstiger waren. De volgende dag zijn we dan terug naar Brize-Norton gevlogen. Na een oversteek van slechts 6 uur en 30 minuten zijn we bij dagdienst geland op onze basis onder een stralende zon.

Mijn volgende zending zou mijn check out zijn als boordcommandant in vlucht. Het doel van de opdracht was materiaal, alsook munitie, voor een oefening naar Pristina in Kosovo te brengen. De anticyclonische toestanden die gans Europa overheersten hebben ons toegelaten te profiteren van prachtige zichten boven de Alpen en de Mont Blanc. De naderingen in Pristina en in Nice, op de terugweg, hebben ons eveneens mooie berglandschappen en een schitterend zicht op de Middellandse Zee opgeleverd. Het was een



memorabele zending en na de landing in Brize-Norton heb ik waardig mijn nieuwe kwalificatie kunnen vieren.

Na al deze zendingen heb ik Brize-Norton voor twee weken moeten verlaten om de Air Instructor Course aan het RAF College te Cranwell te volgen. Nu mijn conversie vlot verlopen was, en ik een positieve aanbeveling gekregen had van mijn Flight OC (Officer Commanding) om mijn opleiding tot instructeur te volgen, ben ik vertrokken voor een nieuwe uitdaging.

Op sociaal niveau, ben ik uitzonderlijk goed opgevangen door mijn collega's van het XXIV Squadron C-Flight. Ik heb snel relaties met hen kunnen opbouwen en hun vertrouwen gewonnen, zowel op persoonlijk als op professioneel vlak. Onlangs zijn mijn echtgenote, mijn twee dochters en ik uitgenodigd geweest op een familie-lunch in een typische pub van de Cotswolds. Het was een zeer gezellig moment! Tot binnenkort met meer nieuws van de andere kant van het Kanaal.

Capitaine Aviateur Julien (Juju) Gillis depuis Brize-Norton (UK)

Je suis arrivé sur la base de Brize Norton au début du mois de Janvier. Les simulateurs étaient en maintenance pendant les deux premières semaines, j'ai donc dû un peu patienter avant de pouvoir démarrer ma formation. Ma conversion était un peu particulière car la RAF n'avait jamais reçu de pilote ayant fait sa qualification A400M en France. J'ai donc eu droit à un programme "à la carte" qui a été finalement assez court. J'ai effectué 6 séances au simulateur ainsi que mon Instrument Rating Test (IRT) et mon check commandant de bord au simulateur. J'ai également eu l'occasion de faire une dizaine de vols d'entraînement en Grande-Bretagne. L'ensemble de ces événements se sont déroulés sur l'espace de 2 mois. Dans la foulée, j'ai commencé mon Line Oriented Flight Training (LOFT), et notamment effectué une mission vers la base RAF d'Akrotiri à Chypre.

Ensuite, j'ai eu l'occasion d'effectuer une mission vers les Etats-Unis et le Canada. L'ordre de mission nous menait à Bangor le premier jour. Quel changement par rapport au C130! Une traversée non-stop vers les USA en à peine 7h15, malgré un bon vent de face! Le deuxième jour nous nous sommes rendus à Yuma via Minneapolis. Un changement radical de météo vu la météo hivernale qui régnait à Bangor et les 30 degrés en Arizona. La prochaine escale était Hill AFB, une base F35. Ensuite nous avons mis le cap sur Halifax. La météo à Halifax était exécable et nous avons décidé de divertir sur Québec où la météo était bien meilleure. Le lendemain soir, nous avons mis le cap en direction de Brize. Après une traversée de seulement 6h30 de vol, nous nous sommes posés au lever du soleil à notre home base sous un soleil radieux.

Ma prochaine mission allait être mon check commandant de bord en ligne. L'objectif de la mission était d'amener du matériel ainsi que des munitions pour un exercice à Pristina au Kosovo. Les conditions anticycloniques qui régnait sur l'ensemble de l'Europe nous ont permis de profiter d'une magnifique vue sur les Alpes et le Mont-Blanc. Les approches à Pristina et à Nice au retour, nous ont également offert de magnifiques paysages montagneux et une vue magnifique de la côte d'Azur. C'était une mission mémorable et après l'atterrissement à Brize Norton j'ai pu fêter dignement ma nouvelle qualification!

Après toutes ces missions, j'ai dû quitter Brize Norton pour deux semaines afin de suivre mon Air Instructor Course au RAF College de Cranwell. Ma conversion A400M s'étant très bien passée et ayant reçu une recommandation positive de mon Flight OC (Officer Commanding) afin de commencer ma formation instructeur, me voilà parti à l'attaque d'un nouveau challenge.

Au niveau social, j'ai été extrêmement bien accueilli par mes collègues du XXIV Squadron C-Flight. J'ai pu rapidement tisser des liens avec eux et mériter leur confiance tant au niveau personnel que professionnel. Mon épouse, mes filles et moi-même ont été récemment invités à un lunch entre familles dans un pub typique des Cotswolds. Nous avons passé un excellent moment.

A bientôt pour d'autres nouvelles d'Outre-Manche!

Een C130 met een mooi verhaal siert de hoofdingang van Little Rock AFB in Arkansas



D_eze C130-A Hercules was het 126ste exemplaar gebouwd door de Lockheed Aircraft Corp. van Marietta, Georgia. Het vliegtuig werd in de inventaris van de USAF opgenomen op 23 augustus 1957.

Op 2 november 1972 werd het toestel overgedragen aan de Zuid-Vietnamese Luchtmacht in het kader van een militair bijstandsprogramma (Military Assistance Program). Enkele jaren later zou het vliegtuig een historische vlucht maken. Op 29 april 1975 was deze Hercules de laatste vlucht uit Vietnam tijdens de val van Saigon. Met meer dan 100 vliegtuigen vernield op de tarmac van Tan Son Nhut Air Base, sommige nog aan het branden, was deze Hercules het laatste nog operationeel vliegtuig.

In een grote staat van paniek, trachten honderden mensen aan boord te geraken van de C130, die hun laatste kans naar de vrijheid was. Mensen stormden gehaast het vliegtuig in en pakten zich meer en meer op elkaar. Uiteindelijk informeerde de loadmaster de piloot Majoor Phuong, een Zuid Vietnamese piloot-onderrichter, dat hij de ramp (achterklep) niet meer dicht kreeg omdat er te veel mensen op stonden. In een ogenblik van inspiratie taxiede Major Phuong langzaam vooruit en ging kort daarna plots op de remmen staan, met het verhoopte resultaat. Daarop meldde de loadmaster dat hij er nu in geslaagd was de achterklep te sluiten. In totaal waren er 452 mensen aan boord, inbegrepen een 32-tal alleen al in de cockpit. Zelfs met een nogal optimistische schatting van 60 kg per persoon kwam dat neer op een overgewicht van ten minste 6000 kg. Het gevolg was dat de C130-A elke meter van de startbaan, en nog wat meer, nodig had om in de lucht te geraken. Het doel was Thailand, dat ongeveer een uur en twintig minuten vliegen zou moeten zijn. Maar na anderhalf uur vliegen waren ze nog steeds over de Golf van Siam en klaarblijkelijk verdwaald. Gelukkig werd een landkaart gevonden, enkele merkpunten herkend, en de juiste koers uitgestippeld. Ze landden uiteindelijk in Utapao, Thailand na drie en een halve uur vlucht. Het grondpersoneel was ontsteld te zien wat "er uitviel" toen de deuren van het vliegtuig geopend werden. Het was duidelijk dat, bij een langere vlucht, niet iedereen het zou overleefd hebben. Uiteindelijk bereikten 452 mensen de vrijheid aan boord van deze historische vlucht met deze C130-A.

Na de landing werd het vliegtuig terug opgeëist door de USAF en toegewezen aan twee verschillende eenheden van de Air National Guard voor de volgende veertien jaar. Op 28 juni 1989 volbracht het zijn laatste vlucht naar Little Rock AFB om er als "gate guard" opgesteld te worden bij de hoofdingang van de basis.

Un C-130 remarquable décoré à l'entrée principale de la Little Rock AFB, Arkansas

C_e C-130 Hercules est le 126 ème construit par Lockheed Aircraft Corp. Marietta en Géorgie. Il a été mis à l'inventaire de l'US AIR FORCE le 23 août 1957.

Le 2 novembre 1972, il fut transféré à la Force Aérienne sud-vietnamienne dans le cadre du programme d'aide militaire. Quelques années plus tard cet avion fut impliqué dans un vol historique. Le 29 avril 1975, cet Hercules fut le dernier qui quitta le Vietnam au cours de la chute de Saigon. Avec plus de 100 avions détruits sur la ligne de vol de la base de Tan Son Nhut, certains d'entre eux brûlant encore, il fut le dernier C-130 encore en état de vol. Dans un état de panique, des centaines de personnes se sont précipitées à son bord, cet avion représentant le dernier billet vers la liberté.

Les gens se sont entassés précipitamment dans le C 130, se serrant de plus en plus. Finalement, le loadmaster a informé le pilote, le Major Phuong, un pilote instructeur sud-vietnamien, qu'il ne pouvait pas fermer la rampe arrière en raison du nombre de personnes debout sur celle-ci. Dans un moment d'inspiration, Major Phuong a avancé l'avion puis a appuyé sur les freins, obtenant le résultat espéré. Le loadmaster a appelé à nouveau en déclarant qu'il était parvenu à fermer avec succès la rampe arrière. Au total, 452 personnes étaient à son bord, y compris 32 dans le cockpit. En faisant une estimation prudente de 60 kg par personne, il y avait une surcharge d'au moins 6.000 kg. En conséquence, le C 130 a utilisé toute la longueur de la piste, et même plus, avant d'être en mesure de décoller.

La destination était la Thaïlande qui aurait dû être atteinte après 1h20 de vol, mais après une 1h30 l'avion se trouvait toujours au-dessus du golfe de Siam et ils étaient manifestement perdus. Enfin une carte fut trouvée, ils ont identifié certaines caractéristiques du terrain et ils ont réussi à naviguer. Ils ont atterri à Utapao en Thaïlande après un vol de trois heures trente.

Le personnel au sol fut choqué par ce qui est « tombé » de l'avion lorsqu'ils ont ouvert les portes. Il est clair qu'un vol plus long aurait certainement entraîné la perte de vies humaines. Au final toutes ces 452 personnes ont fait un vol vers la liberté à bord de ce C-130 historique.

Après l'atterrissement, l'avion a été récupéré par l'US Air Force et servit dans deux unités différentes de l'Air National Guard lors des 14 années suivantes.

Le 28 juin 1989, il fit son dernier vol à Little Rock Air Force Base et fut placé comme monument permanent devant l'entrée principale de la base.

15 Wing Today



Benelux-samenwerking voor de verdediging van het luchtruim

Op woensdag 21 december 2016 bracht de ERJ CE-03 (boordcommandant Y. Rappelet) minister van Defensie S. Vandenput en de bevelhebber van de Luchtcomponent,



generaal F. Vansina met hun gevolg (21 passagiers) naar Rotterdam. Generaal F. Vansina, zijn collega van de Koninklijke Nederlandse Luchtmacht en de ambassadeur van Luxemburg ondertekenden de Benelux-overeenkomst voor de bescherming van het luchtruim tegen vijandelijke indringers. In de plaats dat Nederland en België 24 op 24 uur elk twee F-16's klaar houden in "Quick Reaction Alert" (QRA), zal in de toekomst een van deze twee landen beurtelings voor vier maanden de bescherming verzekeren van het Benelux-luchtruim. Ter illustratie werden Minister S. Vandepoot en zijn Nederlandse collega mevrouw Hennis-Plasschaert tijdens een vlucht boven Nederland met de ERJ CE-03 onderschept door twee Nederlandse en twee Belgische F16's.

Spanning in Congo

Begin december 2016 begon in de grote steden van Congo te spanning te stijgen. Op 19 december kwam een einde aan het tweede, en volgens de grondwet, laatste mandaat van J. Kabilo als president. Hij had steeds nieuwe presidentsverkiezingen uitgesteld. In september waren er reeds bloedige rellen geweest in Kinshasa. De Belgische regering besloot de paracommndo's en de 15 Wing in "stand-by" te zetten om bij geweld de Belgen in Congo te evacueren.

De C-130 (boordcommandant F. Pattyn) die sedert 10 december in Congo opereerde moest op 17 december

Coopération Benelux pour la défense de l'espace aérien

Le mercredi 21 décembre 2016, l'ERJ CE-03 (commandant de bord Y. Rappelet) a emmené le ministre de la Défense S. Vandenput et le commandant de la Composante Air, le général F. Vansina et leurs accompagnateurs (21 passagers) à Rotterdam. Le général F. Vansina, son collègue de la Koninklijke Nederlandse Luchtmacht et l'ambassadeur du Luxembourg ont signé un accord Benelux pour la défense de l'espace aérien contre des intrusions hostiles. Si auparavant, les Pays-Bas et la Belgique maintenaient chacun 24 Hrs sur 24 deux F-16 prêts en « Quick Reaction Alert » QRA, à l'avenir, un de ces deux pays assurera chacun à son tour la sécurité de l'espace aérien du Benelux pendant quatre mois. Pour illustrer le concept, l'ERJ CE-03, avec à son bord les ministres S. Vandepoot et sa collègue néerlandaise madame Hennis-Plasschaert, a été intercepté par deux F-16 néerlandais et deux F-16 belges.

Tensions au Congo

Début décembre 2016, la tension commençait à monter dans les grandes villes du Congo. Le 19 décembre prenait fin le deuxième et selon la constitution, le dernier mandat de J. Kabilo comme président. Il avait déjà postposé deux élections présidentielles. Des émeutes sanglantes avaient déjà eu lieu à Kinshasa en septembre. Le Gouvernement belge a décidé de mettre les para-commandos et le 15 Wing en « stand-by » pour évacuer les belges hors du Congo en cas de violences.

Un C-130 (Commandant de bord F. Pattyn), opérait déjà au Congo depuis le 10 décembre et a dû quitter le Congo le 17 décembre et ce, malgré le fait que cet avion effectuait des vols en support des militaires belges qui formaient des militaires congolais dans le cadre du « Programme de Partenariat Militaire » (PPM). L'avion était de retour à Melsbroek le 19 décembre.

Un C-130 (Commandant de bord T. Fabre) a décollé de Melsbroek le 15 décembre avec à son bord une dizaine de « Special Forces » pour la protection du consulat belge à Lubumbashi. Lors de leur escale technique à Cotonou (Bénin) les « Special Forces » ont appris qu'ils n'étaient pas les bienvenus au Congo. Ils se sont alors dirigés vers Brazzaville (via Libreville) où les équipages ont attendu les ordres de Belgique. Quand, fin décembre, il est apparu que le calme était revenu au Congo, l'équipage a reçu l'ordre de rejoindre Melsbroek où il a atterri le vendredi 30 décembre. Cette mission qui était planifiée pour quatre jours a finalement duré deux semaines !

Congo verlaten, en dit niettegenstaande het toestel vluchten uitvoerde in steun van de Belgische militairen die Congolese militairen opleiden binnen het "Programme de Partenariat Militaire" (PPM). Het vliegtuig landde op 19 december terug op Melsbroek.

De C-130 (boordcommandant T. Fabre) vertrok op 15 december uit Melsbroek met aan boord een tiental "Special Forces" voor de bescherming van het Belgisch Consulaat in Lubumbashi. Bij de tussenlanding in Cotonou (Benin) kreeg de bemanning te horen dat de "Special Forces" niet welkom waren in Congo. Via Libreville ging het verder naar Brazzaville waar de bemanningen bleven wachten op orders uit België. Toen eind december bleek dat de rust in Congo teruggekeerd was kreeg de bemanning het bevel naar Melsbroek te vliegen waar het landde op vrijdag 30 december. Deze opdracht die gepland was voor vier dagen duurde twee weken!

Op 18 januari 2017 vertrok alweer een C-130 (boordcommandant K. Heffinck) naar Congo. Tussen 6 en 12 januari werden een tiental opdrachten uitgevoerd in het kader van PPM. Op 28 januari landde de CH-04 na een terugreis van twee dagen op Melsbroek (tussenstop in Dakar en Lanzarote). De bemanning had 52 vlieguren achter de rug!

Laatste vlucht van de Falcon 20

Op donderdag 22 december maakte de Falcon CM-02 zijn de laatste vlucht, een korte vlucht boven België, met als bemanning de piloten D. Barbaix en P. Beernaert en steward M. Moerman. Na de landing werd het vliegtuig en de bemanning warm onthaald door de brandweer van het vliegveld en door de commandant van de 15 Wing kolonel T. Flamant.

Op vrijdag 23 december werd een afscheidsfeest gevierd waar gepensioneerde en actieve bemanningsleden en mechaniciens elkaar opnieuw ontmoetten om herinneringen op te halen aan de twee fantastische Falcon 20 die gedurende 43 jaar in dienst waren bij het 21 Smaldeel.

Nieuwjaarsreceptie 15 Wing 2017

Op vrijdag 20 januari waren talrijke binnen- en buitenlandse genodigden aanwezig op de nieuwjaarsreceptie. Namens zijn personeel verwelkomde korpscommandant kolonel T. Flamant vele aanwezigen. In zijn toespraak gaf hij een overzicht van de realisaties van de 15 Wing in 2016 en blikte hij vooruit op de uitdagingen van nieuwe jaar.

Op het einde overhandigde Kolonel T. Flamant een cheque aan de vertegenwoordigers van de "International Multiple Sclerose Organisation" (IMSO) en FONAVIBEL.

Scholieren naar concentratiekamp in Polen

Dinsdag 24 januari bracht de Airbus A321 (boordcommandant T. Flamant) 160 Belgische scholieren naar Krakau, zij waren vergezeld van de minister van Defensie S. Vandeput en de chef Defensie generaal M. Compernol. Zij brachten een bezoek aan het concentratiekamp van Auschwitz-Birkenau. Sedert enkele jaren organiseert Defensie, samen met het Instituut van Veteranen, dit jaarlijks bezoek voor scholieren.

Le 18 janvier 2017, un C-130 (Commandant de bord K. Heffinck) décollait à nouveau vers le Congo. Entre les 6 et 12 janvier, il a effectué une dizaine de missions dans le cadre du PPM. Le 28 janvier le CH-04 atterrissait de nouveau à Melsbroek après un voyage retour de deux jours (Escales à Dakar et Lanzarote). L'équipage avait effectué 52 heures de vol !...

Dernier vol du Falcon 20

Le jeudi 22 décembre, le Falcon CM-02 a effectué son dernier vol, un petit tour en Belgique, avec comme équipage



les pilotes D. Barbaix et P. Beernaert et le steward M. Moerman. Après l'atterrissement, l'avion et l'équipage ont été chaleureusement accueillis par les pompiers de l'aérodrome et le commandant du 15 Wing, le Colonel T. Flamant

Réception de nouvel AN 2017 au 15 Wing

Le vendredi 20 janvier, de nombreux invités belges et étrangers se sont retrouvés pour la réception de nouvel



an. Au nom de son personnel, le Chef de Corps, le Colonel T. Flamant a souhaité la bienvenue à l'assistance. Dans son allocution il a donné un aperçu des réalisations du 15 Wing

BRUMIL ontving de nieuwe Amerikaanse vicepresident

Op zondag 19 februari 2017 in de late namiddag maakte de nieuwe vicepresident van de VSA, M. Pence, met



zijn gezelschap een tussenstop in België. De twee B757 toestellen van de regeringsvloot werden ontvangen op de militaire luchthaven BRUMIL in Melsbroek. Ze kwamen uit München waar M. Pence de jaarlijkse Veiligheidsconferentie had toegesproken.

Zondagavond nog had hij gesprek met premier C. Michel. Op maandag bracht hij de top van de EU en de NAVO ervan op de hoogte dat president D. Trump groot belang hechte aan het voortbestaan van de goede band tussen de VSA, de EU en de NAVO. In de late namiddag stegen de twee B757 op richting Washington DC.

Belgische militairen in Mali

Op donderdag 19 december 2016 vloog de A321 op 14 uur heen en terug naar Bamako. Om dit te verwezenlijken vertrok op 17 december een "slip crew" met Brussels Airlines reeds naar Bamako (boordcommandanten T. Flamant en JL. De Beir). Aan boord van de A321 waren ongeveer een vijftigtal Belgische militairen en twee ton bevoorrading; maar ook de chef Defensie generaal M. Compernol, die in Bamako de bevelsovergave van de "EU Training Mission in Mali" (EUTM) tussen de Belgische brigadegenerals E. Harvent en P. Devogelaere zou voorzitten. De EUTM telt 550 militairen uit 26 Europese landen.

Op 10 april 2017 vertrok de A321 (boordcommandant T. Flamant) uit Melsbroek naar Bamako met aan boord minister van Defensie S. Vandepoot en de Chef Defensie generaal M. Compernol. Zij woonden op 11 april de aanstelling bij van generaal-majoor JP. Deconinck als bevelhebber van de "UN Multinational Integrated Stabilization Mission in Mali" (MINUSMA). Met deze vlucht werden ook de Belgische militairen in Mali omgewisseld. In deze vredesmacht zijn de EUTM en de "African-led Integration Support Mission in Mali" (AFISMA) samengebracht; zij omvat 15.000 man uit 53 landen.

en 2016 et a porté un regard sur les défis de l'année nouvelle. A la fin de la réception, le Colonel T. Flamant a remis un chèque aux représentants de « l'International Mutilpe Sclerose Organisation » (IMSO) et de FONAVIBEL.

Des écoliers vers un camp de concentration en Pologne

Le mardi 24 janvier, l'Airbus A321 (commandant de bord T. Flamant) emmenait 160 écoliers belges à Cracovie. Ils étaient accompagnés par le ministre de la Défense S. Vandepoot et le Chef de la Défense le général M. Compernol. Ils ont visité le camp de concentration d'Auschwitz-Birkenau. Depuis quelques années la Défense organise cette visite annuelle d'écoliers ensemble avec l'Institut des Vétérans

BRUMIL a accueilli le nouveau vice-président américain

Le dimanche 19 février 2017 en fin de matinée, le nouveau vice-président des USA, M. Pence et sa délégation, ont effectué une escale en Belgique. Les deux avions B757 de la flotte gouvernementale ont été reçus sur l'aérodrome militaire de BRUMIL à Melsbroek. Ils venaient de Munich ou M.

Pence s'est adressé à la Conférence annuelle sur la Sécurité Dimanche soir encore, il avait une rencontre avec C. Michel. Lundi, il a assuré le Top de l'UE et de l'OTAN de la grande importance que portait le président D. Trump au maintien des bonnes relations entre les USA, l'UE et l'OTAN. En fin d'après-midi, les deux B757 ont décollés direction Washington DC

Militaires belges au Mali.

Le jeudi 19 décembre 2016, l'A321 a volé quatorze heures lors d'un aller et retour Melsbroek - Bamako. Afin de réaliser ceci, un « slip crew » a été envoyé dès le 17 décembre vers Bamako avec Brussels Airlines... (Commandants de bord T. Flamant en JL. De Beir). A bord de l'A321, une cinquantaine de militaires belges et deux tonnes de réapprovisionnement. Le chef de la Défense, le général M. Compernol faisait partie des passagers pour présider, à Bamako, la cérémonie de reprise-remise de « l'EU Training Mission in Mali » (EUTM) entre les généraux de brigade E. Harvent et P. Devogelaere. L'EUTM compte 550 militaires de 26 pays européens.

– Le 10 avril, l'A321 (Commandants de bord T. Flamant) a décollé de Melsbroek vers Bamako avec à son bord le ministre de la Défense S. Vandepoot et le Chef de la Défense, le général M. Compernol. Ils ont assisté, le 11 avril, à la prise de fonction du général-major JP. Deconinck comme commandant de « l'UN Multinational Integrated Stabilization Mission in Mali » (MINUSMA). Avec ce vol l'échange de nos militaires Belges à Mali fût également accompli. Cette force de maintien de la paix comprend l'EUTM et « l'African-led Integration Support Mission in Mali » (AFISMA), soit au total 15.000 personnes de 53 pays

Visite parlementaire à l'opération « Desert Falcon »

Du 20 au 21 mars 2017, l'ERJ-145 (Commandant de bord D. Van Den Heuvel) a emmené la Commission Parlementaire

Parlementair bezoek aan operatie "Desert Falcon"

Van 20 tot 12 maart 2017 bracht een ERJ-145 (boordcommandant D. Van Den Heuvel) de parlementaire Commissie van Defensie naar de basis Azraq in Jordanië, waar sedert juni 2016 een honderdtal Belgische militairen manschappen en zes F-16s gestationeerd zijn. De leden van de commissie waren vergezeld van minister S. Vandeput en generaal-majoor F. Vansina. De Belgische strijd tegen IS boven Irak en Syrië wordt stopgezet juni 2017.

Het Europese agentschap Frontex, met hoofdkwartier in Warschau, moet toezien op de kust- en grensbewaking van de EU-buitengrenzen. Dit agentschap organiseert en coördineert ook repatrieringen van uitgeprocedeerde asielzoekers. Voor deze opdracht doet Frontex o.a. regelmatig beroep op België die daarvoor de Embraer en A321 (of A330) van de 15 Wing inzet. Zo waren in de voorbije vier maanden in totaal vijf vluchten naar Kinshasha, Athene, Lagos en Accra.

Oefeningen voor de C-130-bemanningen



De maanden maart, april en mei 2017 waren voor de C-130-bemanningen en steunpersoneel een intensieve periode van oefeningen, cursussen en training:

Training Special Forces in de USA

Van 15 februari tot 1 maart 2017 volgde een Belgisch detachement met twee C-130's (boordcommandanten T. Fabre en P. Palmans) in het Marine Corps Air station (MCAS) in Yuma (Arizona) gevorderde training voor "special forces" (SF). De manschappen van de Lichte brigade werden overgevlogen door een DC-10 van de Nederlandse Luchtmacht. De C-130-bemanningen voerden infiltratie-opdrachten voor SF-teams door parachutage of stormlading over dag en 's nachts met nachtkijkers uit.

Oefening "Real Thaw" in Portugal

Van 5 tot 17 maart 2017 nam een Belgisch detachement deel aan de oefening "Real Thaw 2017" georganiseerd door Portugese Luchtmacht

de la Défense sur la base d'Azraq en Jordanie où une centaine de militaires et six F-16 sont déployés depuis 2016. Les membres de la commission étaient accompagnés par le ministre S. Vandeput et le général-major F. Vansina. La guerre contre IS au-dessus de l'Irak et de la Syrie a été suspendue en juin 2017.

L'Agence européenne Frontex, siège à Varsovie. Elle fournit une aide à la surveillance des côtes et des frontières extérieures de l'UE. Cette agence organise et coordonne aussi le rapatriement de demandeurs d'asile déboutés. Pour assurer cette mission, Frontex fait e.a. régulièrement appel à la Belgique qui engage à cet effet l'Embraer et l'A321 (ou A330) du 15 Wing. C'est ainsi que durant les quatre derniers mois un total de cinq vols ont été effectués vers Kinshasa, Athènes, Lagos et Accra.

Exercices pour équipages C-130

Les mois de mars, avril et mai 2017 ont été une période intensive en exercices, cours, et entraînement pour les équipes C-130 et le personnel de support.

Training Special Forces aux USA

Du 15 février au 1 mars 2017 un détachement belge et deux C-130 (Commandants de bord T. Fabre en P. Palmans) ont suivi un entraînement avancé pour « Special Forces » (SF) à la Marine Corps Air station (MCAS) à Yuma (Arizona). Le personnel de la Brigade Légère a été acheminé en DC-10 de la Nederlandse Luchtmacht. Les équipages ont effectué des missions d'infiltration pour les équipes SF par des parachutages ou des atterrissages d'assaut, de jour et de nuit avec lunettes à vision nocturne.

.Exercice « Real Thaw » au Portugal

Du 5 au 17 mars 2017, un détachement belge a participé à l'exercice « Real Thaw 2017 » organisé par la Force Aérienne Portugaise sur la base de Beja. Le détachement, sous commandement du commandant L. Peeters du 15 Wing, comptait quarante personnes et le C-130 CH-08 (commandant de bord Joke Marcoen). Pendant l'exercice, des opérations aériennes combinées ont été effectuées avec des hélicoptères et des avions de combat et de transport du Portugal, des Pays-Bas, du Danemark, d'Espagne et des USA. Le détachement belge a surtout effectué des vols de transport tactique. Dans ce scénario, ensemble avec leurs collègues



op de basis van Beja. Het detachement stond onder bevel van commandant L. Peeters van de 15 Wing en bestond uit veertig militairen en de C-130CH-08 (boordcommandant Joke Marcoen). Gedurende de oefening werden gecombineerde luchtoptingen uitgevoerd met helikopters en gevechts- en transportvliegtuigen van Portugal, Nederland, Denemarken, Spanje en de VS. Het Belgische detachement voerde vooral tactische transportvluchten uit. In dat scenario dropten ze samen met hun Portugese, Amerikaanse en Nederlandse collega's parachutisten of cargo.

Naast de C-130-bemanning namen verscheidene andere specialisten deel om voor, tijdens en na de vluchten de missies te ondersteunen. Technici, missieplanners, specialisten in elektronische oorlogvoering, een team voor luchtbevoorrading en een "Air Mobile Protection Team" voor de bewaking van de C130. Ook tactische luchtverkeersleiders namen deel. Zij staan in voor het verkennen, vrijmaken en markeren van landingszones en begeleiden de vliegtuigen bij het landen en opstijgen. De Luchtcomponent is dit concept stilaan verder aan het ontwikkelen, in nauwe samenwerking met de "pathfinders".

European Advanced Airlift Tactics Training Course (EAATTC) in Bulgarije

Van 26 maart tot 7 april volgde een Belgisch detachement met een C-130 (boordcommandant K. Heffinck) de training in Plovdiv. Het doel van de training was de transportbemanningen van verschillende Europese landen samen te laten opereren in dezelfde vijandelijke omgeving. Veelal werden operaties uitgevoerd door een internationale formatie vliegtuigen.

Advanced Airlift Tactics Training Course (AATTC) in de VSA

Van 30 maart tot 17 april 2017 nam een Belgische detachement met een C-130 (boordcommandant Joke Marcoens) deel aan de AATTC georganiseerd door de US Air National Guard.

Het Belgisch detachement bestond uit een twintigtal personen van de 15 Wing en para's van het Peloton Bevoorrading van Schaffen. De training ging door in twee delen en op twee locaties. Het eerste deel in Saint Joseph (Missouri) omvatte zowel theorie als vliegen. Gedurende tweede deel, vanaf Fort Huachua (Arizona), dienden de aangeleerde tactieken en technieken in de bergachtige omgeving toegepast worden, en dit op lage hoogte.

Koninklijke vluchten

Van 16 tot 20 januari 2017 werd het jaarlijkse World Economic Forum gehouden in het Zwitserse Davos waar staatshoofden, regeringsleiders, ministers, wetenschappers en bedrijfsleiders elkaar ontmoetten. Koning Filip en koningin Mathilde met hun gevolg en de media (27 personen) vertrokken op zondag 15 januari naar Zurich met de ERJ CE-03 (boordcommandant J. Vandenbosch). Op dinsdag 17 januari vloog de ERJ CE-02 premier C. Michel en vijf medewerkers naar Zurich.

Twee dagen later bracht de REJ CE-03 (boordcommandant P. Mollet) het vorstenpaar en de premier met hun gevolg terug naar België.

Van 28 tot 30 maart bracht de A321 (boordcommandant T. Dewulf) koning Filip en koningin Mathilde naar Kopenhagen voor een officieel bezoek aan Denemarken. Het koningspaar was vergezeld door Staatssecretaris voor Buitenlandse

portugais, américains et hollandais, ils ont effectué des largages de parachutistes et de cargo.

A côté de l'équipage C-130, différents autres spécialistes ont aussi participé à l'exercice pour assurer le support aux missions avant, pendant et après les vols. Des techniciens, planificateurs de missions, spécialistes en guerre électronique, un team pour le ravitaillement en vol et un « Air Mobile Protection Team » pour assurer la sécurité du C-130. Des contrôleurs aériens tactiques ont aussi participé à l'exercice. Ils assurent la reconnaissance, le dégagement et le marquage de la zone d'atterrissement et guident les avions lors des décollages et atterrissages. La Composante Air continue le développement de ce concept en étroite coopération avec les « pathfinders ».

European Advanced Airlift Tactics Training Course (EAATTC) en Bulgarie

Du 26 mars au 7 avril, un détachement belge avec un C-130 (Commandants de bord K. Heffinck) a suivi un entraînement à Plovdiv. L'objectif de cet entraînement était de faire évoluer les équipages de transport de différents pays européens dans le même environnement hostile. Différentes opérations ont été effectuées par des formations internationales.

Advanced Airlift Tactics Training Course (AATTC) aux USA

Du 30 mars au 17 avril 2017, un détachement belge avec un C-130 (Commandant de bord Joke Marcoen) a pris part à l'AATTC organisé par l'US Air National Guard.

Le détachement belge était composé d'une vingtaine de personnes du 15 Wing et des paras du Peloton RAVAIR de Schaffen. L'entraînement s'est déroulé en deux parties et sur deux aérodromes. La première partie à Saint Joseph (Missouri) comportait aussi bien de la théorie que du vol. Durant la deuxième partie, à partir de Fort Huachua (Arizona), il fallait mettre en pratique les tactiques et techniques apprises dans un environnement montagneux et à basse altitude.

Vols Royaux

Du 16 au 20 janvier 2017, le World Economic Forum annuel s'est tenu dans la ville suisse de Davos où des chefs d'état, Chefs de gouvernement, ministres, scientifiques et chefs d'entreprises se sont rencontrés. Le roi Philippe et la reine Mathilde, leur suite et les médias (27 personnes) sont partis le 15 janvier vers Zurich en ERJ CE-03 (commandant de bord J. Vandenbosch). Le mardi 17 janvier, l'ERJ-02 a emmené le Premier ministre C. Michel et 5 collaborateurs vers Zurich. Deux jours plus tard l'ERJ CE-03 (commandant de bord P. Mollet) a ramené le couple royal, le Premier ministre et leurs collaborateurs vers la Belgique.

Du 28 au 30 mars, l'A321 (commandant de bord T. Dewulf) a emmené le roi Philippe et la reine Mathilde à Copenhague pour une visite officielle au Danemark. Le couple royal était accompagné du Secrétaire d'Etat pour le Commerce Extérieur P. De Crem comme représentant du gouvernement.

Diplomatie Belge: Immigrants, terroristes, réfugiés

Les ministres Benelux des affaires étrangères vers la Jordanie et l'Irak

Le samedi 17 décembre 2016, l'ERJ CE-03 (commandant de

Handel P. De Crem als vertegenwoordiger van de regering.

Belgische diplomatie: Immigranten, terroristen, vluchtelingen

Benelux-ministers van Buitenlandse zaken naar Jordanië en Irak

Op zaterdag 17 december 2016 bracht de ERJ CE-03 (boordcommandant M. Campers) de ministers D. Reynders, M. Koenders en J. Asselborn met hun gevolg naar Amman. Bij hun aankomst ontmoetten zij hun Jordaanse collega J. Nasser om van gedachten te wisselen over het vluchtelingenprobleem en de strijd tegen IS in Irak en Syrië. Twee C-130's stonden klaar om de ministers naar Irak te brengen: de CH-01 (boordcommandant B. Erens) en de C-130 CH-07 (boordcommandant J. van Hellemont) als reserve.

Op zondag 18 bracht de CH-01 hen naar Erbil, hoofdstad van de autonome Koerdische regio in Noord-Irak. 's Anderendaags 19 december bezochten de drie ministers in die regio een dorp dat bevrijd was na IS-bezetting en het vluchtelingenkamp van Khazir. Daarna bracht de CH-01 het gezelschap terug naar Amman waar het overstapte in de ERJ CE-03 om het naar te Caïro brengen om de Arabisch-Europese top bij te wonen op dinsdag 20 december. De avond van 20 december nog vloog de CE-03 terug naar Melsbroek waar het gezelschap veilig landde rond middernacht.

Premier C. Michel naar Tunesië en Algerije

Van zondag 4 tot 8 december 2016 bracht de ERJ CE-03 (boordcommandant J. Vandenbosch) premier C. Michel en zijn gevolg (30 personen) naar Tunis en Alger. Samen met zijn Benelux-collega's M. Rutte en X. Bettel besprak hij met de Tunisische regering mogelijke samenwerking omtrent migratie, terrorisme, toerisme en op militaire gebied. De CE-03 bracht het gezelschap op 6 december naar Bizerte om een oefening bij te wonen van Tunisische "Special Forces", daarna ging de reis naar Algerije. ERJ CE-03 was terug in Melsbroek de avond van 8 december.

Premier C. Michel via Malta naar Israël

Op donderdagavond 2 februari steeg de Falcon 900 (boordcommandant S. Van Avermaet) op met premier C. Michel en zijn gevolg van zes personen voor een reis van acht dagen via Valletta naar Tel Aviv. Na de driedaagse EU-top op Malta vertrok de Falcon 900 naar Israël. Op



woensdagavond 8 februari vloog het voltallig gezelschap terug naar Melsbroek.

Minister D. Reynders naar Tunesië en Malta

Van 1 tot 3 maart bracht de ERJ CE-04 (boordcommandant J. Vandebosch) minister van Buitenlandse Zaken naar Tunesië en Malta.

bord M. Campers) a emmené les ministres D. Reynders, M. Koenders et J. Asselborn et leur délégation à Amman. A leur arrivée, ils ont rencontré leur collègue jordanien J. Nasser pour un échange de vues sur le problème des réfugiés et la guerre contre IS en Irak et en Syrie. Deux C-130 étaient prêt à emmener les ministres en Irak : le CH-01 (commandant de bord B. Erens) et, en réserve le C-130 CH-07 (commandant de bord J. van Hellemont).

Le dimanche 18 décembre le CH-01 les ont emmenés vers Erbil, capitale de la Région autonome du Kurdistan dans le nord de l'Irak. Le lendemain 19 décembre, les trois ministres ont visité un village de la région, libéré de l'occupation d'IS ainsi que le camp de réfugiés de Khazir. Après quoi, le CH-01 a ramené la délégation à Amman où ils ont embarqué dans l'ERJ CE-03 pour se rendre au Caire afin d'y assister au top Arabie-Union Européenne du mardi 20 décembre. Ce même 20 décembre encore, le CE-03 rejoignait Melsbroek vers minuit.

Le Premier Ministre C. Michel vers la Tunisie et l'Algérie

Du dimanche 4 au mardi 7 décembre 2016, l'ERJ CE-03 (commandant de bord J. Vandenbosch) a emmené le Premier



ministre C. Michel et sa délégation (30 personnes) vers Tunis et Alger. Accompagné de ses collègues du Benelux M. Rutte et X. Bettel, il a discuté avec le gouvernement tunisien de coopérations possibles en matière de migration, terrorisme, tourisme et dans le domaine militaire. Le 6 décembre, le CE-03 emmenait la délégation vers Bizerte pour assister à un exercice des « Special Forces » tunisiennes. Le voyage s'est ensuite poursuivi vers Alger.

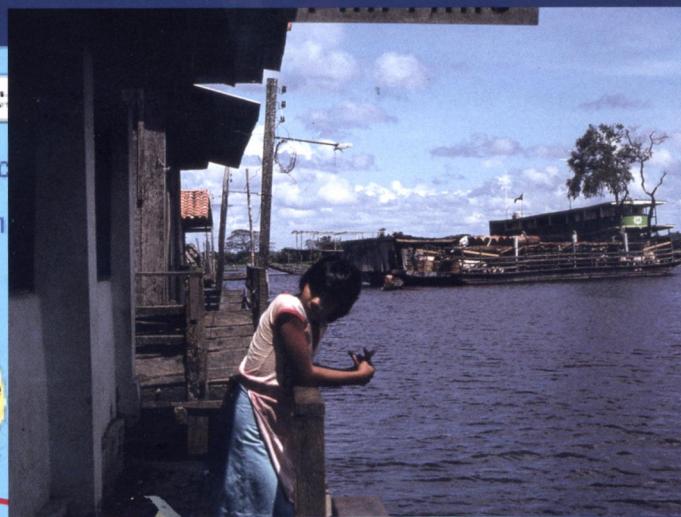
L'ERJ CE-03 atterrissait, de retour à Melsbroek, le jeudi 8 décembre en soirée.

Le Premier ministre C. Michel vers Israël via Malte

Jeudi soir 2 février, le Falcon 900 (commandant de bord S. Van Avermaet) a décollé pour un voyage de huit jours vers Tel Aviv via La Valette avec à son bord le Premier ministre C. Michel accompagné de six personnes. Après les trois jours du Top européen à Malte, le Falcon 900 s'est envolé vers Israël. Le mercredi soir 8 février l'ensemble était de retour à Melsbroek.

Le ministre D. Reynders vers la Tunisie et Malte

Du 1 au 3 mars, l'ERJ CE-04 (commandant de bord J. Vandebosch) a emmené le ministre des Affaires Etrangères vers la Tunisie et Malte.



Bolivia, 1984-1987 7 missions C-130 for ACCD/ABOS

(Administration Générale de la Coopération au Développement/ Algemeen Bestuur voor OntwikkelingsSamenwerking)