



# DAKOTA

*News*

72

Sept  
2017



## CP10 : Last flight Air Mobile Protection Teams

# IN DIT NUMMER :

# DANS CE NUMÉRO :



Blz 3 Page 3	Woord van de voorzitter Mot du Président
Blz 4 Page 4	Inside Dakota
Blz 8 Page 8	Laatste vlucht van de CP10 Dernier vol du CP10
Blz 12 Page 12	Air Mobile Protection Teams
Blz 16 Page 16	Atlas Story, part 21
Blz 20 Page 20	Flight Sim en Dakota Flight Sim et Dakota
Blz 25 Page 25	15 Wing in 2016 15 Wing en 2016
Blz 31 Page 31	Een blinde passagier Un passagier clandestin

**Periodiek tijdschrift,  
uitgegeven door de VZW  
DAKOTA, Documentatiecentrum  
van de 15 Wing**

**Redactie :**

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

**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](mailto: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](http://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](mailto: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](http://www.dakota15wing.be)



## Woord van de voorzitter



## Mot du Président

Ons redactieteam heeft weer hard gewerkt deze laatste maanden om u opnieuw een gevarieerd en interessante Dakota News voor te leggen. Ik hoop dat we er in geslaagd zijn en voldoen aan uw verwachtingen.

Samen met drie van de bemanningsleden vertellen we het verhaal van de bijna fatale laatste vlucht van de C-119, de CP10, die tentoongesteld wordt door onze vereniging in het Kwartier Groenveld van de 15 Wing. Het incident gebeurde 46 jaar geleden in september 1971.

Er was een tijd dat de bemanningen van de 15 Wing, vooral met C-130's, opdrachten uitvoerden in afgelegen en soms onveilige gebieden voornamelijk in Afrika. Dit gebeurde meestal ongewapend en het vliegtuig werd soms zonder beveiliging achtergelaten op het vliegveld. Sinds begin deze eeuw wordt meer en meer geopereerd in vijandig, soms oorlogsgebied, en kon het zo niet verder. We geven u in dit nummer een inzicht in de opdrachten van de Air Mobile Protection Teams.

De laatste maanden heeft de 15 Wing in de belangstelling van de pers gestaan. Er waren enerzijds de technische problemen met de C-130's waardoor deze vliegtuigen een tijd op de grond bleven, en anderzijds verliep de terugkeer van onze militairen en hun materieel, nadat President Kabila de militaire samenwerking met ons land had opgezegd, niet zonder problemen. In onze rubriek "15 Wing Today" kom je er meer over te weten.

Carl Hermans, een van onze vrijwilligers is een gepassioneerde piloot DC3, weliswaar op een PC met een flight simulator programma. Hij praat met zoveel overtuiging over zijn hobby, die door velen gedeeld wordt, dat we hem vroegen onze leden in te leiden in deze minder gekende wereld. Misschien kan hij enkele van u ook overtuigen om achter de stuurknuppel van een DC3, en waarom geen B727 of A320, plaats te nemen. Verder vindt u natuurlijk de standaardrubrieken over de A400M en de activiteiten van onze vereniging. Ik wens u dus veel leesplezier met deze Dakota News 72.

Op de achterzijde van dit nummer vindt u, voor de leden die er nog geen zouden gekregen hebben, een uitnodiging voor ons Breugelfeest van 13 oktober. Je kan nog inschrijven tot 8 oktober! Alle leden en vrienden zijn zeer welkom, we hopen op een grote opkomst.

De voorzitter

Une fois de plus notre équipe de la rédaction a travaillé dur pour vous proposer un Dakota News intéressant et varié. J'espère que nous avons réussi et que cette nouvelle édition répondra à vos attentes.

En collaboration avec trois membres de l'équipage nous vous relatons le dernier vol qui faillit être fatal au C-119, le CP10, exposé par notre association dans le Quartier Groenveld. L'incident intervint voici 46 ans, en septembre 1971.

Il fut un temps où les équipages du 15 Wing, surtout ceux des C-130, exécutaient des missions dans des zones éloignées et parfois dangereuses, principalement en Afrique. Ces vols étaient non armés et il arrivait parfois que l'avion soit laissé sans protection sur l'aérodrome. Depuis le début du siècle nous opérons des missions dans des zones ennemies, voire de guerre, et cela ne pouvait plus continuer ainsi. Dans ce numéro, nous brossons un tableau des missions des Air Mobile Protection Teams.

Durant ces derniers mois le 15 Wing a suscité l'attention de la presse. Il y avait d'une part les problèmes techniques des C-130, forçant ceux-ci à rester au sol, et d'autre part les problèmes liés au retour de nos militaires et leur matériel suite à la suspension par le Président Kabila de l'accord de coopération militaire avec notre pays. Vous en apprendrez plus à ce sujet en lisant la rubrique « 15 Wing Today ».

L'un de nos bénévoles, Carl Hermans, est un pilote passionné de DC3, à tout le moins sur un PC équipé d'un programme de simulation de vol. Il parle avec tant de passion de son hobby, partagé par de nombreuses personnes, que nous lui avons demandé d'introduire nos membres dans ce monde moins connu. Peut-être convaincra-t-il certains d'entre vous de prendre les commandes d'un DC3, et pourquoi pas un B727 ou A320. Pour le reste, vous trouverez nos rubriques habituelles sur l'A400M et les activités de notre association. Je vous souhaite beaucoup de plaisir à la lecture de ce Dakota News 72.

Au dos de ce numéro vous trouverez, pour les membres qui ne l'auraient pas encore reçue, l'invitation à notre Soirée Breughélienne du 13 octobre. Vous pouvez encore vous inscrire jusqu'au 8 octobre ! Tous les membres et amis sont bienvenus. Nous vous attendons nombreux.

Le Président



# Inside Dakota

A. Vermeesch, J. Ackermans en R. Hoeben

Tussen 24 mei en 18 september viel de vakantieperiode waar wij, zoals vorige jaren, minder activiteiten en bezoeken verwachten. Toch hielden wij één bestuursvergadering en drie vergaderingen met onze redactieraad. Jean Dries ontving 8 maal de Sabena Modellers Club en 4 maal de Para's, en IPMS hield één bestuursvergadering. De Old Timers kwamen drie keer hun maandelijkse aperitief drinken in onze ontvangstruimte. De trimestriële drink van de Korpsverste, de jaarlijkse maaltijd en BBQ voor onze effectieve- en ereleden worden hieronder afzonderlijk besproken.

## Onderhoud van onze vliegtuigen

Onze regelmatige bezoekers kennen het probleem : de vliegtuigen staan in open lucht, in de nabijheid van bomen en dus blootgesteld aan weer en wind. Om de toestellen toch enigszins toonbaar te houden, dienden onze vrijwilligers van de ploeg "Restore" elk jaar op de toestellen te klimmen om mos



en vuil te verwijderen. Rekening houdend met de gemiddelde ouderdom van deze vrijwilligers, zocht het bestuur sinds vorig jaar (2016) naar een andere oplossing.

Tijdens onze jaarlijkse Restore BBQ op 08 augustus 2016 besprak de heer Paul Buyse dit probleem met onze voorzitter en stelde een eventuele sponsoring voor om het reinigen door een buitenfirma te laten uitvoeren. Er werd een gedetailleerd lastencoehier opgesteld en er werden drie firma's gecontacteerd, gespecialiseerd in industriële reiniging en die regelmatig bij hem in de industrie opdrachten uitvoeren.

A. Vermeesch, J. Ackermans et R. Hoeben

Au beau milieu des vacances durant la période du 24 mai au 18 septembre, le nombre des visites et d'activités a diminué, comme nous l'attendions et comme les années précédentes. Néanmoins, nous avons tenu une réunion du conseil d'administration et trois réunions de notre comité de rédaction. Jean Dries a reçu 8 fois le Sabena Modellers Club et 4 fois les Para's, et l'IPMS a tenu une réunion de son conseil d'administration. Les Old Timers ont pris leur apéritif mensuel trois fois dans notre salle de réception. Le drink trimestriel du Chef de Corps, le repas annuel et le BBQ pour nos membres effectifs et honoraires sont traités séparément ci-dessous.

## Entretien des avions

Nos visiteurs habituels connaissent le problème: les avions sont exposés à l'air libre, près des arbres et donc exposés aux intempéries et au vent. Afin de garder les appareils un peu présentables, nos bénévoles de l'équipe «Restore» ont, chaque année, dû grimper sur les appareils pour enlever la mousse et la saleté. Compte tenu de l'âge moyen de ces bénévoles, le Conseil cherchait une solution alternative depuis l'année dernière (2016).

Le 8 août 2016, au cours de notre « Restore BBQ » annuel, M. Paul Buyse a discuté de cette question avec notre président et a suggéré un éventuel parrainage pour le nettoyage par une entreprise extérieure. Un cahier de charges détaillé a été établi et trois entreprises ont été contactées, spécialisées dans le nettoyage industriel et effectuant régulièrement pour lui des missions dans l'industrie. Le 7 avril 2017, M. Buyse a invité ces entreprises à une réunion sur place pour examiner le site en fonction du cahier des charges et établir leurs offres. Celles-ci ont été soumises le 13 avril et l'ordre a été transféré par le promoteur. Ensuite, quelques détails supplémentaires ont été discutés et les travaux ont pu être exécutés pour la première fois le 31 mai et le 1er juin.

La commande comprend un contrat initial pour une durée de cinq ans et il a été déterminé que le travail devra être effectué chaque premier jeudi du mois de juin.

Le 3 juillet 2017, le conseil d'administration a décidé de nommer M. Paul Buyse comme membre protecteur en reconnaissance de l'intérêt et de la générosité qu'il a manifesté à l'égard de notre association depuis des années. Avec MM. Wilfried Lippens, Richard Collin, Jan Lauwers et Jacques Bras, il faisait déjà partie du premier groupe de membres d'honneur, nommé le 1er décembre 1994 en reconnaissance de leur contribution extraordinaire à la création de notre association.



Op 07 april 2017 belegde de heer Buyse met deze firma's een samenkomst ter plaatse om aan de hand van het lastenboek de werf te bekijken zodat de offertes konden worden opgemaakt. Deze werden op 13 april jl. ingediend en de bestelling werd door de sponsor overgemaakt. Naderhand werden nog enkele details bediscuteerd en konden de werken voor de eerste keer uitgevoerd worden op 31 mei en 01 juni II.

De bestelling omvat een initieel contract voor de duur van vijf jaar en er werd bepaald dat het werk dient uitgevoerd te worden op de eerste donderdag van de maand juni.

Tijdens de Bestuursvergadering van 03 juli 2017 werd beslist de heer Paul Buyse te benoemen als beschermend lid als blijk van waardering voor de jarenlange interesse en vrijgevigheid die hij aan onze vereniging betoonde. Hij was, samen met de heren Wilfried Lippens, Richard Collin, Jan Lauwers en Jacques Bras op 01 december 1994 reeds benoemd bij de eerste groep ereleden als erkenning voor hun buitengewone bijdrage tot de oprichting van onze vereniging.

Voegen wij hier nog aan toe dat de heer Buyse sedert 1971 peter is van de TCU C119 Flying Boxcar (TCU = Transport Conversion Unit, où les équipages de transport du 15ème Wing de transport sont formés). Hier worden de piloten omgeschoold die aangeduid werden om hun carrière verder te zetten in de 15 Wing.

### **27 Juni 2017 : Onthulling van staart aan ingang van 15 Wing**

Sinds 27 juni wordt de ingang van 15 Wing verfraaid met een imposant "monument". Het gaat om het verticaal staartstuk van een C-130 waarop een prachtig geschilderde indianenkop de bezoekers welkom heet. Het is een onderdeel van de C-130H Hercules die op 5 mei 2006 grotendeels opbrandde in een SABENA maintenance loods. Op vraag van ons "RESTORE Team" werd dit staartstuk, samen met enkele andere elementen die betrekkelijk weinig schade geleden hadden, tijdelijk gestockeerd op het grasplein voor ons documentatiecentrum. Wij speelden met de gedachte hiermee (ooit...) een herinnerings/herkenningsmonument op te richten, maar de praktische uitwerking hiervan ging onze mogelijkheden (technische zowel als financiële) te boven, zodat deze stukken afgevoerd moesten worden. Gelukkig hebben de Ere-korporaals van de 15 Wing het initiatief genomen om, in samenwerking met 15 Wing, de gemeente Steenokkerzeel, het Wallonie Aerotraining Network Charleroi, het Aircraft Recovery Team en leden van de 11e Genie, het restaureren, schilderen en plaatsen van dit "welkomstbord" te financieren.

Geïnteresseerden vinden hierover een uitgebreider artikel en mooie foto's op onderstaand adres:

<http://www.luchtvaarterfgoed.be/content/vertikaal-staartvlak-c-130h-ch-02-blikvanger>

### **Trimestriële Drink 15 Wing**

Op donderdag 29 juni organiseerde de bevelhebber van de 15 Wing traditiegetrouw een trimestriële drink in ons Centrum. Hij zette gelauwerden, bevorderden, vertrekkers en gepensioneerden in de bloemetjes en stelde de nieuwe aanwinsten voor. Tussendoor werden de recente technische problemen met de C-130 besproken.

### **Vrijdag 30 juni maaltijd Effectieve en Ereleden DAKOTA**

Op 30 juni waren wij gelukkig juist voor een wolkbreuk binnen in "Le Monde est Petit" in Braine l'Alleud. Wij waren met 28 (effectieve medewerkers en ereleden, bijna allemaal met hun echtgenote) om er te genieten van een zeer uitgebreid en gesmaakt buffet. Iedereen kon zijn keuze(s) maken uit specialiteiten uit de vier windstreken, en niemand heeft dorst gekend! Enig minpuntje: wij waren niet de enige die deze formule ontdekt hadden, zodat er nogal wat "achtergrondruis" was. Wij waren bovendien verrast door het groot aantal verjaardagen dat er die avond gevierd werd (muzikaal en met het nodige vuurwerk!).

Ajoutons que M. Buyse est parrain du TCU 1971 - C119 Flying Box Car (TCU = Transport Conversion Unit, où les équipages de transport du 15ème Wing de transport sont formés).

### **27 juin 2017: Inauguration de la queue à l'entrée du 15 Wing**

Depuis le 27 juin, l'entrée du 15e Wing est ornée d'un impressionnant «monument». Il s'agit de l'empennage vertical d'un C-130 sur lequel une tête d'indien magnifiquement peinte



accueille les visiteurs.

C'est un élément du C-130H Hercules qui, le 5 mai 2006, a brûlé en grande partie dans un hangar de maintenance SABENA. À la demande de notre équipe "RESTORE", cette pièce, ainsi que d'autres éléments relativement peu endommagés, ont été stockés temporairement sur la pelouse devant notre centre de documentation. Nous avons la vague intention d'en faire (une fois ...) un monument de souvenir/de reconnaissance. Puisque la réalisation pratique de cette idée dépassait nos capacités techniques et financières, ces pièces auraient dû être évacuées après un certain temps. Heureusement, les caporaux d'honneur du 15e Wing ont pris l'initiative, en collaboration avec le 15e Wing, la municipalité de Steenokkerzeel, le Wallonie Aerotraining Network de Charleroi, l'Aircraft Recovery Team et les membres du 11ème Génie, de restaurer, peindre et ériger ce "panneau de bienvenue".

Les intéressés trouveront un article plus détaillé et de belles photos à l'adresse suivante:

<http://www.luchtvaarterfgoed.be/content/vertikaal-staartvlak-c-130h-ch-02-blikvanger>

### **Drink trimestriel du 15 Wing**

Le jeudi 29 juin, le chef de corps du 15e Wing a organisé un drink trimestriel dans notre centre. Il a honoré les lauréats, les



## Jaarlijkse "RESTORE BBQ"

Op maandag 21 augustus waren wij met een zestigtal (effectieve en erelieden met hun partner en enkele belangrijke genodigden die onze werking steunen) om te genieten van onze jaarlijkse



"RESTORE BBQ". Wij moeten opnieuw Mr Norbert Niels bedanken, die ons zoals vorige jaren vergastte op een erg gesmaakt aperitief en verfrissend dessert. Wij danken natuurlijk ook de Mess die ons niet alleen de onmisbare hardware, maar ook de smakelijke groenteschotels

bezorgde. Ook de "stokers" van het RESTORE Team en de andere vrijwilligers die hielpen bij het voorbereiden, opstellen, afruimen en afwassen mogen niet onvermeld blijven. En ten slotte: iedereen bedankt voor de kameraadschap en het goede humeur!

Dank zij het mooie weer werd dit alweer een schot in de roos!

Bij die gelegenheid overhandigde onze voorzitter, het diploma van beschermend lid aan de Heer Paul Buyse (zie hoger). Voor de realisatie van dit diploma hadden wij, zoals altijd, beroep kunnen doen op onze kranige vriend, Robert Feuillen, en dit terwijl hij volop bezig was met de voorbereiding van zijn negentigste verjaardag! De voorzitter bedankte hem heel hartelijk, en wenste hem in ons aller naam een gelukkige verjaardag en nog heel veel jaren in uitstekende gezondheid!

## AIRBUS A-310

Op 2 juli ontvingen wij via Polydor Stevens een mail van Michel Huart, die ons verwittigde dat de 2 ex-LuM A-310 gesloopt werden, en dat wij snel moesten zijn om hiervan eventueel iets te recupereren voor ons museum. Jean Dries nam onmiddellijk contact op met een vertegenwoordiger van Lufthansa Technics, en kon op die manier nog enkele items veilig stellen voor ons centrum: onder andere twee cockpit windschermen, een pilootenzetel, twee stewart-stoelen, een stick, een landingslicht en een aantal cockpitinstrumenten.

Uit onze eigen DAKOTA News Nr 41 van Dec 2007 leren wij dat deze twee Airbussen dat jaar hun 10e verjaardag in 15 Wing vierden. Beide A310-200 waren in 1997 al 12 jaar oud, werden geëxploiteerd door Silkair (dochtermaatschappij van Singapore Airlines) en hadden toen al 26.000 vliegreizen op de teller.

CA 01 kwam toe in september '97 en zou tot eind 2010 in 15 Wing vliegen, terwijl CA 02 toekwam in Apr '98, en al in Aug 2009 buiten dienst gesteld werd. Zij vlogen samen gemiddeld 1.700 uur per



promus, les partants et les retraités et a présenté les nouveaux arrivants

Lors d'un briefing détaillé, les problèmes techniques récents avec le C-130 ont été discutés. Heureusement, ils ont déjà été résolus. Plus de détails à ce sujet dans la section «15 Wing Today».



## Vendredi 30 juin repas pour les Membres Effectifs et Honoraires du DAKOTA

Le 30 juin, heureusement, nous sommes arrivés juste avant le « déluge » dans "Le Monde est Petit" à Braine l'Alleud. Nous étions 28 (membres effectifs et honoraires, presque tous avec leur partenaire) pour profiter d'un vaste et délicieux buffet. Tout le monde a pu faire son choix de spécialités des

quatre coins du monde, et personne n'a dû souffrir de soif! Petit côté négatif: comme nous n'étions pas les seuls à avoir découvert cette formule, il y a avait un peu de « bruit de fond ». Nous avons également été surpris par les nombreux anniversaires célébrés cette nuit-là (musicalement et avec les feux d'artifice nécessaires).

## Notre "RESTORE BBQ" annuel

Le lundi 21 août, nous étions une soixantaine (membres effectifs et honoraires avec leur partenaire et quelques invités importants qui soutiennent notre opération) pour profiter de notre «RESTORE BBQ» annuel. Nous devons encore une fois remercier M. Norbert Niels, qui, comme les années précédentes, nous a accueillis avec un apéritif et un dessert rafraîchissant très apprécié. Bien sûr, nous remercions également le Mess qui a procuré, non seulement le matériel indispensable, mais aussi les plats de légumes savoureux. En outre, nous ne pouvons pas passer sous silence les «chauffeurs» de l'équipe RESTORE ainsi que les autres bénévoles qui ont aidé à préparer, à mettre en place, à débarrasser et à nettoyer. Et enfin: un grand merci à tous pour la camaraderie et la bonne humeur! Grâce à une météo splendide, c'était de nouveau une très belle réussite!

À cette occasion, notre président a remis le diplôme de membre protecteur à Mr Paul Buyse (voir plus haut). Pour la réalisation de ce diplôme, nous avons, comme toujours, pu compter sur notre brave ami, Robert Feuillen. Il était pourtant très occupé par la préparation de son nonantième anniversaire! Le président l'a remercié très chaleureusement et lui a souhaité en notre nom un bon anniversaire et encore de nombreuses années d'excellente santé!

## AIRBUS A-310

Le 2 juillet, nous avons reçu un courrier de Michel Huart via Polydor





Stevens, qui nous a informé que les 2 ex-FAé A-310 étaient en train d'être démolis et que nous devons réagir très vite si nous voulions en récupérer encore quelque chose pour notre musée. Jean Dries a immédiatement contacté un représentant de Lufthansa Technics, ce qui a permis de sécuriser certaines pièces pour notre centre: deux fenêtres de cockpit, un siège pilote, deux sièges de steward, un stick, un phare d'atterrissage et des instruments de cockpit.

jaar. Beide toestellen werden vervangen door één geleasde A330 (met bemanningen van Belgische Luchtmacht). Geïnteresseerden vinden meer hierover in onze DAKOTA News 41, 46 en 49.

### Leden schrijven ons:

André Handermann schrijft: "Andermaal heb ik met veel interesse het nr.71 van Dakota News gelezen. In 1959-60 vervulde ik mijn dienstplicht als adjudant KRO en onderluitenant bij het 20 Smd in de sectie operaties bij commandant navigator W. Genbrugge. Sinds een vijftal jaar ben ik terug in contact gekomen met de 15W en vervolgens lid geworden van de VZW Dakota. Ik heb veel belangstelling voor artikels die betrekking hebben op de periode 1955 - 1975, die ik gedeeltelijk heb beleefd tijdens mijn dienstplicht en daarna als reserve-officier. Maar al de andere rubrieken vind ik steeds zeer lezenswaardig en goed opgesteld: ze krijgen altijd mijn volle aandacht en ik heb geen kritiek op het puike werk van de redactie. Doe zo verder met deze schitterende publicatie!"

Dominique Mommer schrijft: "Op 14 juli bezocht ik Dakota Documentatiecentrum van de 15 Wing Om informatie te bekomen over mijn nonkel Luc Mommer die het leven verloor bij het C-119-ongeval in West-Duitsland te Veckerhagen op 22 oktober 1965. Ik werd zeer goed ontvangen door de heer Henne die mij onmiddellijk een thuisgevoel gaf. Ik kon de passie en de toewijding van de heer Henne en zijn collega's vaststellen om alles te bewaren dat betrekking heeft op de 15 Wing".

### Dakota dankt:

Gentil Coen, adjudant o.r., ancien van de 15 Wing en 21 Logistieke Wing voor de vele foto's en documenten die hij ons bezorgde daterende uit zijn tijd bij de FATAAC in Congo. Hij bracht drie periodes van vier maanden door bij de FATAAC tussen 1964 en 1967 als plaatslager en schilder van vliegtuigen. Hierbij publiceren wij een foto van G. Coen in Kamina waar hij stiekem het FATAAC-kenteken schildert op een DC6. Jammer dat we de foto's pas kregen nadat ons FATAAC-boek verscheen in mei 2015.



De notre propre DAKOTA News No. 41 de décembre 2007, nous apprenons que ces deux Airbus ont célébré leur 10e anniversaire au 15e Wing cette année-là. Les deux A310-200 avaient déjà 12 ans en 1997, étaient exploités par Silkair (filiale de Singapore Airlines) et avaient 26 000 heures de vol au compteur.

Le CA 01 est arrivé en septembre 1997 et volera au 15 Wing jusqu'à la fin de 2010, alors que le CA 02 est arrivé en avril 1998 et a été désaffecté en août 2009. Ensemble, ils ont volé en moyenne 1.700 heures par an. Les deux appareils ont été remplacés par un A330 loué (avec des équipages de la Force Aérienne Belge).

Les intéressées trouveront plus d'infos à ce sujet dans nos DAKOTA News 41, 46 et 49.

### Les membres nous écrivent:

André Handermann écrit: «Une fois de plus, j'ai lu avec intérêt le numéro 71 du Dakota News. En 1959-1960, j'ai effectué mon service militaire en tant qu'adjudant COR, et puis sous-lieutenant à la 20ième Escadrille, dans la section des opérations du commandant navigateur W. Genbrugge. Il y a cinq ans, j'ai repris contact avec le 15 Wing et je suis devenu membre de l'a.s.b.l. Dakota. Je suis très intéressé par les articles relatifs à la période 1955-1975, que j'ai partiellement vécue pendant mon service militaire et ensuite comme officier de réserve. Mais les autres rubriques sont aussi très intéressantes et bien écrites: elles reçoivent toujours toute mon attention et je ne critique pas l'excellent travail de la rédaction. Continuez cette belle publication! "

Dominique Mommer écrit: «Le 14 juillet, j'ai visité le Dakota, Centre de documentation du 15e Wing, pour obtenir des informations concernant mon oncle Luc Mommer. Il a perdu la vie le 22 octobre 1965, lors de l'accident du C-119 à Veckerhagen en Allemagne de l'Ouest. J'ai été très chaleureusement accueilli par M. Henne qui m'a très bien accueilli. J'ai pu me rendre compte de la passion et du dévouement de M. Henne et de ses collègues pour sauvegarder tout ce qui se rapporte au 15e Wing ».

### Le Dakota remercie:

Gentil Coen, Adjudant e.r., ancien du 15e Wing et du 21ième Wing Logistique, pour les nombreuses photographies et documents qu'il nous a livrés de son époque à la FATAAC au Congo. Entre 1964 et 1967, il a passé trois périodes de quatre mois à la FATAAC en tant que tôlier et peintre d'avions. Ici, nous publions une photo de G. Coen à Kamina, où il peint secrètement l'insigne de la FATAAC sur un DC6. C'est dommage que nous n'avions pas ces photos avant la publication de notre livre FATAAC en mai 2015 !

## Wij danken volgende groepen voor hun bezoek:

## Nous remercions ces groupes pour leur visite:

Do 01/06 Old Timers

Do 15/06 1e groep KEISERS Ronny (+/-47)

Za 24/06 Groep Olivier Etienne (FE C-130) (+/- 12)

Ma 26/06 2e groep KEISERS Rony (wandelclub +/- 30)

Do 29/06 Trimestriële drink 15 W

Do 03/08 Centre Hospitalier William Lennox

Za 16/09 Dag Nieuwe Inwoners

# Laatste vlucht van de CP10

# Dernier vol du CP10

## Inleiding

De meeste van onze leden weten dat de vzw Dakota in het kwartier Groenveld drie "old timer" vliegtuigen van de 15 Wing heeft tentoongesteld. Een van deze is een C-119 met nummer CP10 - OT-CAJ. Volgens onze gegevens heeft het toestel Construction Number (bouwnummer) 10690 USAF-Serial: 51-2701.

## Introduction

L'asbl Dakota expose dans le quartier trois appareils « old timer » du 15<sup>e</sup> Wing. La plupart de nos membres le savent. L'un d'eux est un C-119 avec le numéro CP10 -OT-CAJ. D'après nos données, l'avion porte le numéro de construction 10690 USAF-Serial : 51-2701.

**H**et vliegtuig zou een eerste maal geleverd zijn aan de 15 Wing op 13 oktober 1952 in het kader van de militaire steun van de Verenigde Staten aan België. Het toestel, dat eigendom gebleven was van de USAF, werd terug overgemaakt aan de USAF/MAAG (Military Advisory and Aid Group) in september 1955, en uiteindelijk werd het vliegtuig aangekocht door de Belgische Regering op 21 mei 1959 onder contractnummer 296024. De CP 10 werd door SABENA opgewaardeerd tot de C119G standaard en nog voor het eind van datzelfde jaar afgeleverd aan de Belgische Luchtmacht. Hoe het vliegtuig dan via een omweg langs een veld in Neuville (Philipville) uiteindelijk terechtkwam in het kwartier Groenveld is een ander verhaal.

Wat echter weinig gekend is, is dat de CP 10 op het einde van zijn loopbaan in 1971 bijna miraculeus ontsnapte aan een zwaar ongeval op de vliegbasis van ISTRES nabij Marseille. We brengen u in dit nummer het verhaal van dit incident dat fataal had kunnen aflopen. Drie van de vier bemanningsleden van de CP10 die dag zijn nog in leven en lid van onze vereniging. We hebben ze gecontacteerd en samengebracht om hun verhaal te horen.

## Het incident met de CP10

Voor ze aan het woord te laten duiken we even in onze archieven om de officiële versie van het incident op te zoeken. We komen dan uit bij het Safety Magazine van de 15 Wing gepubliceerd in de winter van 1971, waarin Cdt VI Van Den Bossche beloond werd met een Good Show. Het bijna ongeval werd toen als volgt omschreven. De CP 10 bestuurd door de

**L**'avion aurait été livré une première fois au 15<sup>e</sup> Wing le 13 octobre 1952 dans le cadre de l'aide militaire des États-Unis à la Belgique. L'appareil qui est resté propriété de l'USAF, est rendu à l'USAF/MAAG (Military Advisory and Aid Group) en septembre 1955 et finalement l'avion est acheté par le gouvernement belge le 21 mai 1959 sous le numéro de contrat 296024. Le CP10 est transformé au standard C119G par la Sabena et livré avant la fin de cette année à la Force Aérienne belge. Comment l'appareil arrive au quartier Groenveld via un champ à Neuville (Philippeville), c'est bien sûr une autre histoire.

Ce qui est moins bien connu, c'est que le CP10 échappe de façon presque miraculeuse à un grave accident à la fin de sa carrière en 1971. Cela se passe à la base d'Istres près de Marseille. Dans ce numéro, nous relatons le récit de cet incident qui aurait vraiment pu mal terminer.

Trois des quatre membres d'équipage du CP10 de ce jour sont encore en vie et membres de notre association. Nous les avons contactés et réunis afin de prendre connaissance de leur récit.

## L'incident avec le CP10

Le jeudi 7 septembre, à l'occasion de la réunion mensuelle des Old Timers, les trois membres d'équipage survivants, Jean Vandenbossche (P) Robert Podevyn (CP) et Jean-Pierre Kindermans (NAV), se sont réunis une nouvelle fois. Certains ne s'étaient plus rencontrés depuis trente ans. La retrouvaille fut chaleureuse et l'atmosphère optimale. L'incident avec le CP 10 reste gravé dans leur mémoire, quoique les détails en étaient plus





Commandant Van Den Bossche stijgt op van de Basis van Istres. Naast hem doet adjudant-chef Podevyn dienst als 2de piloot. De onderluitenant Kindermans, navigator, en adjudant-chef Garroi (†), radio, vervolledigen de bemanning. Nauwelijks zijn de wielen ingetrokken wanneer de motor in "overspeed" vertrekt. Snel reagerend voert de Cdt Van Den Bossche, bijgestaan door zijn tweede, de procedure uit om de schroef in vaanstand te brengen.

Gedurende de enkele seconden die de procedure neemt, is de tot 68.000 pond zwaar geladen C-119 begonnen de weinige hoogte die hij had te verliezen. Aan de horizon tekent zich een rij bomen af: er blijft niets anders over dan te "crashen" ... of te proberen de rechtermotor terug op te starten. Onmiddellijk kiezend voor de tweede oplossing herstart Cdt Van Den Bossche de defecte motor. Het vliegtuig is nu op slechts enkele meters van de grond. De Cdt Van Den Bossche kan de toppen van bomen niet ontwijken die de romp, het hoogteroer en het richtingsroer scheuren. Dankzij het weinige extra vermogen dat de slechte motor geeft, slaagt Cdt Van Den Bossche erin te klimmen tot 400 voet en op Istres te landen.

Door zijn prompte reactie, zijn koelbloedigheid, zijn professionele kwaliteiten, en zijn kennis van de procedures heeft de Cdt Van Den Bossche een echte ramp voorkomen. Al onze gelukwensen voor deze "GOOD SHOW".

### Het verhaal van Cdt VL Van Den Bossche

Op 11 september 1971 vloog ik met de C-119 – CP 10 in het kader van de A.M.F.-manoeuvres "HELLENIC EXPRESS". Die dag steeg ik op van de basis van Istres (FR) met als bestemming Brindisi (IT). Het landingsgestel was juist opgehaald en ik bevond me een tiental meter boven de grond, toen plotseling de rechtermotor een hels lawaai begon te maken. Daar het toerental van de schroef ver boven de toegestane limiet was en oncontroleerbaar bleek, besloot ik om deze rem op te heffen door de schroef in vaanstand te plaatsen. En zo was ik plots met de CP 10 aan het vliegen op zeer lage hoogte, aan lage snelheid, met een volle lading en dit op één motor.

Op dat precieze ogenblik vloog ik over de vlakte van Istres, bedekt met hoog gras. Mijn copiloot de adjudant Podevyn raadde me aan een buiklanding te maken, maar omdat ik vertrouwen had in de "single engine" procedure en ook omdat ik die goed onder de knie had, heb ik toen beslist de goede oude C-119 in de lucht te houden.

Ondertussen daagde een lijn van hoge populieren op waar ik dacht over te kunnen klimmen. Maar al spoedig



floos et ne correspondent pas toujours. Mais tous, ils restent convaincus que ce jour-là, leur vie a été prolongée d'au moins 46 ans.

Avant de leur donner la parole plongeons dans nos archives pour chercher une version officielle de cet incident. Nous la trouvons dans la Flight Safety Magazine du 15 Wing publié pendant l'hiver 1971, dans laquelle le Cdt Vandebossche est récompensé d'un « Good Show ». Voici l'extrait :

Le CP 10, aux commandes duquel se trouve le commandant Van Den Bossche, décolle de la Base de Istres. A ses côtés l'adjudant-chef Podevyn, officie en qualité de 2<sup>e</sup> pilote. Le sous-lieutenant Kindermans navigateur et l'adjudant-chef Garroi (†), radio, complètent l'équipage. A peine les roues sont-elles rentrées, que le moteur droit part en survitesse. Réagissant promptement le Cdt Van Den Bossche, assisté de son second, effectue la procédure de mise en drapeau.

Pendant les quelques secondes que dure l'opération, le C-119 lourdement chargé à près de 68.000 lbs, commence à perdre le peu d'altitude qu'il avait. A l'horizon une rangée d'arbres se profile : il ne reste qu'à « crasher » ou ... à tenter à remettre en marche le moteur droit. Optant instantanément pour la seconde solution le Cdt Van Den Bossche relance le moteur déficient. L'avion n'est plus maintenant qu'à quelques mètres du sol. Le Cdt Van Den Bossche ne peut éviter la cime des arbres qui déchire au passage la caisse du cargo, les sabots de dérive et le plan de profondeur. Grâce au peu de puissance regagnée sur le mauvais moteur, le cdt Van Den Bossche réussit à monter à 400 pieds et à atterrir sur la piste d'Istres.

### Le récit du Cdt Avi Van Den Bossche

Le 11 septembre 1971, je pilotais le C119 – CP 10 dans le cadre des manœuvres A.M.F HELLENIC EXPRESS ». Ce jour là je venais de décoller de la base de ISTRES (France) avec pour destination BRINDISI. Le train d'atterrissage venait de remonter, alors que je me trouvais à une dizaine de

realiseerde ik me dat dit niet zou lukken. Dus herstorte ik de defecte motor. De schroef maakte enorm lawaai maar ik realiseerde me dat, indien ik de motor beperkte tot 17 "boost", ik de schroef op 2900 toeren kon houden (het toegelaten maximum). Op dat ogenblik vloog ik door de ruïnen van de bomen en daarna vloog ik boven een geheel van half ingegraven huizen.

Het beetje teruggewonnen kracht op de rechtermotor liet me toe te klimmen tot 400 voet, om 180 graden te draaien en, in tegengestelde richting, te landen op Istres. De romp van de CP 10 was weliswaar beschadigd en gescheurd, maar een catastrofe was vermeden.

Gezond en wel stonden we terug op de begane grond en hebben we "Lady Luck" bedankt met een welverdiende pint. Achteraf gezien moesten we die dag absoluut blijven doorvliegen want in de vlakte van Istres hadden de Duitsers betonblokken gegoten om de landing van zweefvliegtuigen te verhinderen. En de half ingegraven huisjes na de lijn populieren was deel van een munitiedepot.

Het technisch onderzoek kwam tot het besluit dat het om een "runaway propeller"ging. Het vliegtuig werd Cat 3 geklasseerd. Voor deze « Good Show » werd mij de Prijs Marie-Monseur 1971 toegekend.

Tijdens onze ontmoeting op 7 september heeft Jean het volgende aan zijn verhaal toegevoegd. Terug op de parking van Istres en na het stoppen van de motoren was ik fier en gelukkig de toestand meester geraakt te zijn en zo een ramp verhinderd te hebben. Bij het verlaten van het vliegtuig botste ik op de navigator die er goed geschokt uitzag. Ik zelf dacht aan de onderzoekscommissie en besliste mijn verklaring met een rustig hoofd op te stellen. Ik installeerde me aan de navigatietafel om tot mijn verbazing vast te stellen dat ik zodanig innerlijk beefde dat ik niet kon schrijven. Na me enkele minuten te concentreren lukte dat echter wel. Om maar te zeggen dat we allemaal verschillend zijn. Ieder van ons gaat verschillend om met nerveuse spanning.

### Het verhaal van J.P. Kindermans

Ik ben pas toegekomen in het 40ste smaldeel in begin april 1971. Op 11 september was ik aangeduid als bemanningslid van de CP 10 voor een vlucht in het kader van de AMF (Allied Mobile Forces) met bestemming Thesaloniki, via Istres en Brindisi. Opstijgen



mètres du sol le moteur droit se mis soudainement à hurler effroyablement. Le RPM de l'hélice étant très supérieur au maximum autorisé et paraissant incontrôlable je décidai de supprimer ce frein et mis cette hélice en drapeau. Ainsi donc je me trouvai à très basse altitude pilotant le CP 10 « FULL LOAD » en « single engine » et à basse vitesse.

A ce moment très précis, je survolais la plaine de Istres recouverte de haute savane. Mon second pilote l'ADJ Podevyn me conseilla de « cracher » l'avion, mais comme j'avais confiance dans la procédure « single engine », que je maîtrisai bien, je décidai de continuer à voler ce bon vieux C 119.

Entretemps apparut une grande ligne de hauts peupliers et je crus pouvoir les survoler. Très vite je me rendis compte que je ne passerais pas. Aussi je remis en marche le moteur défectueux. L'hélice hurlait à nouveau mais je me rendis compte qu'en limitant le moteur à 17 de BOOST je maintenaient l'hélice à 2900 RPM (le maximum autorisé). A cet instant je touchai la cime des arbres suite à quoi je me trouvai au-dessus d'un ensemble de maison semi-enterrées. Le peu de puissance récupérée sur le moteur droit me permis de monter à 400 pieds, de virer de 180 degrés et d'atterrir, en sens inverse, sur la piste, à Istres. Si la carlingue du CP 10 était abimée et déchirée la catastrophe fut évitée.

Sains et saufs nous nous retrouvions sur le plancher des vaches ou nous avons remercié Dame la chance en buvant une bonne pinte. Finalement, ce jour-là, il a absolument fallu continuer à voler car dans la plaine de Istres les Allemands avaient coulé des blocs de béton pour empêcher l'atterrissage des planeurs Alliés et après les peupliers les maisonnettes semi enterrées étaient un dépôt de de munitions. L'enquête technique révéla un « RUNAWAY PROPELLER » et le CP 10 fut classé Catégorie 3. Pour ce « good show » le prix « MARIE MONSEUR » m'a été décerné. Lors de notre rencontre le 7 septembre il a ajouté à son récit. De retour sur le parking à ISTRES et après avoir coupé les moteurs, je fus fier et heureux d'avoir pu maîtriser la situation et éviter ainsi la catastrophe. En descendant de l'avion je me trouvai directement devant le navigateur qui semblait fort secoué. Personnellement je me disais que la commission d'enquête allait arriver et je décidais de rédiger ma déclaration d'accident à tête reposée. Je m'installais à la table du navigateur et à ma grande surprise je me rendis compte que je ne savais pas écrire tellement je vibrais intérieurement. Et après quelques minutes de concentration je pu à nouveau écrire. Comme quoi nous





en vlucht naar Istres verliepen zonder problemen. Bij het opstijgen met volle lading en volgetankt op weg naar Brindisi liep het mis. Plots op het ogenblik dat de copiloot de handel van het landingsstel activeerde, begon de rechtse motor enorm lawaai te maken. We hingen op dat ogenblik enkele meters boven de grond en voor dat de piloten goed beseften wat er gebeurde waren reeds drie vierden van de piste achter ons. Landingsstel was nog niet volledig binnen. Even werd geopperd een buiklanding te maken, maar de afstand werd te kort, en juist voorbij de piste van Istres lagen allemaal hopen steengruis, zodat die optie onmogelijk was. Er werd beslist om verder te gaan, wij hadden toen ongeveer een hoogte van 10 meter bereikt. De piloten waren aan het afwegen wat te doen: motor stilleggen of..... De snelheid werd minder en we verloren lichtjes hoogte; de motor maakte verschrikkelijk lawaai en vibreerde enorm. Ondertussen had ik mijn stoel gedraaid richting piloten, veiligheidsriemen aangespannen, helm opgezet en



brandvrije handschoenen aangetrokken. Door het snelheidsverlies veroorzaakt door het stilleggen van de defecte motor hingen wij als het ware aan een motor. Gelukkig was Jean een maniak geworden in het vliegen op een motor, toch zag ik wel hoe moeilijk hij het had om alles onder controle te krijgen. Ik heb me klemgezet tussen de stoel van de copiloot en mijn rugleuning, en heb in alle eerlijkheid gedacht dat we iets ergs gingen meemaken. Wij vlogen nog altijd in dezelfde richting, aan lage snelheid een bocht nemen was heel riskant en zou deze nog meer doen afnemen. Recht voor ons zag ik een hele reeks bomen dichtbij komen en toen dacht ik: het is hier gedaan, hier eindigt mijn ... (ik heb nadien jarenlang met enkele takjes van die bomen in mijn vliegoveral rondgevoegen). De bomen kwamen steeds dicht en toen heeft Jean beslist de rechtse motor terug op te starten. En tijdens het heropstarten zijn we door de toppen van de bomen gevlogen en het was alsof die bomen gediend hebben als wipplank en zijn we ongeveer 200 voet kunnen stijgen. Dat gaf al een veiliger gevoel en door de micro hoorde ik Jean roepen "NAV HEADING NAAR ISTRES". Door in de bomen te vliegen waren alle antennes afgerukt maar gelukkig was ik toch ongeveer het traject blijven volgen en kon ik een min of meer correcte richting geven. De boordradio was aan het proberen contact te hebben met Istres en riep alsmaar door "mayday mayday". In de cockpit was een hels lawaai en enorme vibraties alsof het vliegtuig elk ogenblik uit elkaar kon spatten. Tot plots in de verte de piste voor ons verscheen en de piloot aan de toren voor downwind vroeg. Ik heb toen in de

sommes tous différent. Chacun exprime sa tension nerveuse d'une façon différente.

### **J.P. Kindermans nous raconte**

Je suis arrivé à la 40<sup>e</sup> Escadrille début avril 1971. Le 11 septembre je faisais partie de l'équipage du CP 10 dans le cadre d'une mission AMF (Allied Mobile Forces) avec Thessalonique comme destination, via Istres et Brindisi. Le décollage et le vol vers Istres se déroulent normalement. C'est au décollage, à pleine charge et carburant, en route pour Brindisi que cela tourne au mal. Au moment où le copilote actionne la manette du train d'atterrissage, le moteur droit commence subitement à faire énormément de bruit. Nous sommes à ce moment à peine à quelques mètres du sol et avant que les pilotes ne réalisent ce qui se passe, les trois quarts de la piste sont déjà derrière nous. Le train n'est pas encore tout à fait rentré. Atterrir sur le ventre est une option mais il ne reste plus beaucoup de piste et au-delà de celle-

ci des gravats empêchant d'envisager cette solution. Nous décidons donc de poursuivre à une hauteur de quelques dix mètres. Les pilotes s'interrogent : couper le moteur ou... La vitesse diminue et nous perdons légèrement de l'altitude. Le moteur vibre et fait un bruit infernal. Finalement, le commandant de bord décide d'arrêter le moteur.

Entretemps, j'ai tourné mon siège vers les pilotes ; j'ai resserré mes lanières et ai mis mon casque et mes gants anti-feu. Moteur coupé, nous avons encore perdu de la vitesse et pendons sur un moteur. Bien que Jean soit un maniaque du vol sur un moteur, je remarque qu'il a bien de la peine à garder le contrôle de l'appareil. Je me suis callé entre le siège du copilote et mon dossier et j'ai pensé en toute honnêteté que cela allait mal se terminer.

Nous volons toujours à basse vitesse dans la même direction. Effectuer un virage dans ces conditions n'aurait fait qu'aggraver la situation. Devant nous, je vois une rangée d'arbres se rapprocher. Et j'ai bien pensé que s'en était fini... (pendant de longues années, j'ai volé avec quelques branches de ces arbres dans ma combinaison de vol).

Les arbres se rapprochent et c'est alors que Jean décide de tenter un rallumage moteur. Pendant cette opération, nous passons dans le sommet des arbres. Ils servent apparemment de tremplin car immédiatement nous nous retrouvons 200 pieds plus haut. Cela nous donne un petit sentiment de confort. Dans le micro, j'entends Jean me demander : « NAV, Heading vers ISTRES ? » Les antennes ont été arrachées lors du passage dans les arbres. J'ai toutefois suivi la route et suis donc en mesure de donner un cap approximatif vers la base. Pendant ce temps, le radio essaye de prendre contact avec

radio geroepen (met een fikse vloek) dat de week voordien een Nordatlas downwind gecrasht was en dat we zo vlug mogelijk op de grond moesten zijn, wat dan ook gebeurd is. Opvallend is wel dat in de cockpit er op geen enkel ogenblik een panieksituatie is geweest, iedereen bleef ijsig kalm en was met de zaak bezig. Na landing werden wij opgevangen door de verbindingsofficier die mij een groot glas whisky in de hand stopte en zei "drink maar, je zult het nodig hebben". Ondertussen was een andere C119 geland met aan boord dokter Bechthold, die zijn kop buiten de cockpit stak en riep "Hei JP gaat het??".

Ik ben dan iets later onder de toren in een hoekje gaan zitten en heb de tranen van de emoties laten vloeien. Ik heb er nadien niets meer aan overgehouden qua psychologische problemen, gelukkig maar. Toen iedereen een beetje bekomen was, wist Jacques Lebeau te vertellen dat de controleurs in de toren ons had zien verdwijnen onder de horizon en dachten dat wij neergestort waren. De pompiers waren al verwittigd en groot was hun opluchting toen ze ons plots in de verte weer zagen opduiken.

In totaal heeft de werkelijke vlucht maar 13 minuten geduurd, maar in de cockpit leek het een eeuwigheid. Drie dagen later in de avond waren we terug in Melsbroek. De dag nadien was ik aangeduid voor een zending naar Lissabon met parachutisten vrije val die deelnamen aan het wereldkampioenschap. En raad eens wat... boven Madrid zijn we terug op een motor gevallen en hebben we een noodlanding moeten maken. Nadien werd ik in het smaldeel niet meer aanzien als een jonge BLEU, maar wel als iemand die toch al iets meegemaakt had.

Op donderdag 7 september kwamen, ter gelegenheid van de maandelijks Old Timers samenkomst, de drie nog in leven zijnde bemanningsleden Jean Van Den Bossche (P) Robert Podevyn (CPà) en Jean-Pierre Kindermans (NAV) nog eens samen. Voor sommigen was het dertig jaar geleden dat ze elkaar nog ontmoet hadden. Het weerzien was hartelijk en de sfeer optimaal. Het voorval met de CP 10 was nog in hun geheugen gegrift, maar details waren vager en kwamen niet steeds overeen. Maar allen zijn er nog steeds van overtuigd dat die dag hun leven met minstens 46 jaar verlengd werd.

#### **Uittreksel uit WINGS PRO AVIA Nr 3 van 1974**

Sinds 1951, bekroont de prijs Marie Monseur de meest verscheiden prestaties in de wereld van het vliegwezen. Nadat Luitenant-Generaal Vlieger op rust L. Leboutte, de persoonlijkheid van de grote dame weer voor de geest riep, ging hij over tot de prijsuitreiking voor de laatste drie jaren. De laureaat voor het jaar 1971 is Commandant Vlieger J. Van Den Bossche die dank zij zijn moedig optreden een ongeluk kon vermijden bij het opstijgen van een C-119, die de verbinding Istres-Brindisi verzorgde.



Istres et n'arrête pas d'appeler « Mayday, mayday ». Dans le cockpit, avec l'inférieur bruit et les énormes vibrations nous avons l'impression que l'avion va se disloquer.

Dans le lointain, nous voyons subitement apparaître la piste. Le pilote demande de pouvoir passer en vent arrière. J'ai alors ajouté en jurant un bon coup qu'un Noratlas avait crashé en vent arrière la semaine précédente et que nous avons intérêt à nous retrouver le plus rapidement au sol. Ce qui sera fait. Il est remarquable de noter que dans le cockpit aucune situation de panique n'a régné. Tout le monde est resté calme, concentré sur sa tâche.

Après l'atterrissage, nous sommes accueillis par l'officier de liaison. Il me tend un bon verre de whisky en me disant « Bois, tu en as besoin ». Entretemps, un autre C-119 a atterri avec le Dr Bechthold à bord. Il sort la tête du cockpit et me demande « Hei JP, cela va ? »

Peu après, j'ai été m'asseoir dans un coin sous la tour et ai laissé couler des larmes d'émotion. Je n'en ai heureusement gardé aucune séquelle psychologique. Lorsque tout le monde est un peu remis de ses émotions, Jacques Lebeau nous raconte que les contrôleurs de la tour nous ont vu disparaître à l'horizon et ont pensé que nous avions crashé. Les pompiers ont été déjà prévenus et grand est leur soulagement lorsqu'ils nous voient réapparaître dans le lointain.

Au total, le vol n'a duré que 13 minutes. Mais dans le cockpit cela a semblé une éternité. Trois jours plus tard, en soirée, nous sommes de retour à Melsbroek. Le lendemain, je suis désigné pour une mission de largage de paras qui participent au championnat du monde de chute libre à Lisbonne. Et devinez ce qui se passe... Au-dessus de Madrid, nous nous sommes à nouveau retrouvés sur un moteur et avons dû faire un atterrissage d'urgence. Par la suite, à l'escadrille, je n'ai plus été considéré comme un jeune BLEU, mais comme quelqu'un qui avait déjà de la bouteille..

#### **Extrait de WINGS PRO AVIA N° 3 de 1974**

Depuis 1951, chaque année, le prix Marie Monseur-Fontaine couronne les performances les plus diverses dans le monde des ailes. Après avoir évoqué la personnalité de la grande dame, le Lieutenant Général Aviateur en Retraite L. Leboutte, Président de la Maison des Ailes, a procédé à la remise des prix pour les trois dernières années. Le lauréat pour l'année 1971 est le Commandant Aviateur J. Van Den Bossche, qui est parvenu à éviter, grâce à son courage, une catastrophe lors du décollage d'un C-119 qui assurait la liaison Istres-Brindisi.



# Air Mobile Protection Teams

Eind augustus van vorig jaar werd een cursus Air Mobile Protection Team beëindigd. De opdracht van dit team bestaat erin om vliegtuigen, bemanningen, passagiers en materieel te beschermen tijdens opdrachten in een onveilige omgeving. Hiervoor werkt het team nauw samen met de bemanning van het vliegtuig.

Fin août de l'année passée un cours Air Mobile Protection Team s'est terminé. La mission de ce team est de protéger les avions, les équipages, les passagers et le matériel durant des missions dans un environnement hostile. Ce team travaille en étroite collaboration avec l'équipage de l'avion.

Marc Philips, Andre Janssens

## Voorbeschouwing

Toen de Luchtmacht werd opgericht, kort na de tweede wereldoorlog (1946), was het belangrijk dat het personeel, de vliegvelden en de kazernes, de installaties (radar, telecommunicatie, commandoposten,...) beschermd en beveiligd zouden worden. Met dit doel werden de VVE (vliegveldverdedigingseenheden) opgericht. Het ging hier vooral om statische eenheden die in en rond de vliegvelden of kazernes bewakingsopdrachten uitvoerden. Voor luchtafweer beschikten zij over het befaamde Vulcan kanon, later over "manpads (Man Portable Air Defence System)".

Het gros van de dienstplichtigen bij de luchtmacht werd aangeworven voor de VVE. De omkadering bestond hoofdzakelijk uit ervaren officieren en onderofficieren. Gedurende bijna vijftig jaar zou er weinig veranderen in dit systeem. Maar na de val van de Muur en de instorting van het Warschaupact werd de dienstplicht afgeschaft en moest gans het beveiligingsconcept herzien worden. Kleinere eenheden, met een aangepaste en doorgedreven training, zouden veel mobieler worden en zouden hoofdzakelijk waar nodig in commandostijl opereren. Dat werden de Air Commando's, bron waaruit de AMPT gerekruteerd worden. De air commando's krijgen een zwaardere opleiding dan de klassieke cursus Air Force Protection. Ze krijgen gespecialiseerde gevechtsopleidingen, met of zonder vuurwapen maar ook met woorden en gebaren, en krijgen bijzondere schietbrevetten. Vaak zijn ze scherpschutter, Minimi-schutter, enzovoort.

## Internationale samenwerking

Door de instorting van het Warschaupact was de grote vijand van het Westen verdwenen, maar in de plaats ontstonden lokale conflicten met dikwijls terroristische uitwassen die een bedreiging vormden, niet alleen in de nabije omgeving, maar ook voor West-Europa. Op vele plaatsen werd de NAVO ingezet of werden coalities gevormd om de uitbreiding van deze conflicten te voorkomen.

Door de analyse van vele incidenten waarbij onze geallieerden betrokken waren en door de ondervinding van de 15 Wing en onze militairen op zending in conflictgebieden, ging de Generale Staf Comopsair/OEC (Operation Evaluation Center) over tot de vorming van gespecialiseerde teams die zouden instaan voor de bescherming van onze vliegtuigen

## Introduction

Quand la Force Aérienne a été créée peut après la deuxième guerre mondiale, il était important que le personnel, les aérodromes et les casernes, les installations (radar, télécommunications, postes de commandement) soient protégées. Pour réaliser cette mission les UDA (Unité de Défense des Aérodrôme) furent créés. C'étaient des unités principalement statiques qui



exerçaient des activités de garde autour des casernes et aérodromes. Pour la défense anti-aérienne elles étaient équipées avec les fameux canons Vulcan et ensuite avec des « Manpads » ( Man Portable Air Defence System ). La majorité des miliciens de la Force Aérienne ont effectué leur service dans les UDA. L'encadrement était composé d'officiers et sous-officiers expérimentés. Pendant cinquante ans rien n'a changé à cette organisation. Après la chute du mur de Berlin et l'effondrement du pacte de Varsovie le service militaire obligatoire a été supprimé et le concept de protection a dû être tout à fait revu. Des unités plus petites, avec un entraînement adéquat et soutenu, devraient être beaucoup plus mobiles et pouvoir opérer principalement

op zending in het buitenland, zoals de F-16's, maar zeker en vooral de vliegtuigen van de 15 Wing. De luchtmacht maakt deel uit van de EAG (European Air Group), samen met Groot-Brittannië, Italië, Portugal, Spanje, Duitsland, Frankrijk, Nederland, naast Noorwegen en Zweden die als waarnemer optreden. Omdat Spanje, Groot-Brittannië en Portugal reeds gespecialiseerde eenheden met dit doel inzetten, nam de Luchtmacht contact met hen op om voordeel te halen uit hun ondervinding en om de procedures af te stemmen op de verschillende leden van de EAG.

De USAF, beschikkend over de RAVEN-teams, elite-eenheden gevormd om de vliegtuigen van de USAF te beschermen die

dans le style des commandos dans les zones où l'on a besoin d'eux. Ce sont devenus les » Air Commando « et la source de recrutement des AMTP. Les Air Commandos reçoivent une formation plus poussée que le cours classique Air Force Protection. Ils reçoivent un cours spécialisé en combat, avec et sans armes mais aussi avec des mots et gestes et sont porteurs de nombreux brevets de tir. Souvent ils sont tireurs d'élite, de Minimis, ....

### Collaboration internationale

Depuis la chute du mur de Berlin les types de conflits ont particulièrement évolués par rapport au standard de l'époque ! Les forces de l'OTAN et nos forces engagées actuellement aussi bien en Afrique qu'au Moyen-Orient sont confrontées à de nouveaux défis à gérer. Suite à l'analyse d'incidents que nos alliés ont subi et de l'expérience acquise par le 15Wing et nos militaires en missions dans les zones d'opération actuelles et notamment en Libye, il en est ressortit que des équipes spécialisées devait être formées afin de protéger nos avions et hélicoptères stationnés à l'étranger, les F-16 et bien sûr en particulier les avions du 15 Wing.



opereren in potentieel gevaarlijke gebieden, heeft een lange traditie in deze materie. Op de luchtmachtbasis van Ramstein heeft zij een team gevormd met onze aircommando's. De leden van dit team zijn de onderrichters van de toekomstige AMPT. Om de procedures zoveel mogelijk af te stemmen op de andere leden van de EAG werden eveneens opleidingen gevolgd in Spanje en Portugal.

### Rules of engagement

Een basisteam AMPT is samengesteld uit vijf personen: een onderofficier en vier vrijwilligers. In het geval van een C-130 wordt dit team onder het gezag van de boordcommandant geplaatst. Zij werken nauw samen met de bemanning. De voornaamste opdracht van het team is uiteraard de bescherming van de bemanning, gevolgd door het vliegtuig en zijn lading. Zij verzekert de beveiliging van het vliegtuig gedurende de fase van het laden/lossen en verzekert de beveiliging van de lading tegen elke terroristische of criminele actie, tegen diefstal of sabotage.

Als de belangrijkste opdracht van het EATC (European Air Transport Commando) het inzetten van de vliegtuigen is, dan is het ACOS Ops & Training die beslist of er een of meerdere AMPT's nodig zijn, op basis van een analyse van de situatie of omdat de 15 Wing een specifieke aanvraag

Ainsi au niveau de l'Etat-major , COMOPSAIR/ OEC ( Operation Evaluation Center) dans le cadre de la Force Protection a entrepris les démarches nécessaires afin de créer des AMTP ( Air Mobile Protection team).

La Force Aérienne faisant partie de EAG ( European Air Group composé de la Grande Bretagne, de l'Italie, du Portugal, de l'Espagne, de l'Allemagne , de la France ,des Pays-Bas, et avec la Norvège et la Suède comme observateurs) a pris contact avec l'Espagne, le Portugal et la Grande Bretagne qui ont déjà de telles unités spécialisées afin de pouvoir acquérir leur expérience et de standardiser les procédures entre les différentes nations de l'AEG.

L'USAF qui avec ses équipes de RAVEN , unités d'élite formées pour assurer la protection des avions de l'USAF transitant dans des régions potentiellement dangereuses , a une longue expérience en la matière et a formé sur la base Aérienne de Ramstein une équipe de nos Air Commandos. Les membres de cette équipe sont les instructeurs pour nos futures équipes AMPT. Afin de standardiser nos procédures avec les autres membres de EAG, des formations ont été également suivies en Espagne et au Portugal.

### Les règles d'engagement

Une équipe de base AMPT est composée de 5 personnes, un sous-officier et quatre volontaires. Dans le cas d'un C-130,



doet.

Het is ook ACOS Ops & Trg dat de "rules of engagement" voor het team vastlegt, hetzij wettige verdediging, hetzij een specifiek mandaat dat door de autoriteiten van de generale



staf wordt vastgelegd. Als het nodig is voor belangrijke of bijzondere operaties kan een verbindingsofficier ter plaatse gestuurd worden om samen met de lokale autoriteiten de operatiemodus vast te leggen.

Door de ervaring die werd opgedaan tijdens de evacuatie van vluchtelingen uit Libië werd de noodzaak duidelijk om in risicovolle gebieden de passagiers te beschermen tijdens het inschepen.

De AMPT's moeten de meest diverse situaties kunnen het hoofd bieden, zoals gijzelingen binnen in het vliegtuig, opstandige of bedreigende passagiers. Om dit soort situaties te kunnen beheersen worden verschillende technieken aangeleerd, zoals het neutraliseren met de blote



handen van een persoon, het gebruik van de wapenstok, pepperspray, gebruik van een pistool dat in het vliegtuig kan gebruikt worden – met niet dodelijke munitie (FN303). Een ander programma behelst het controleren van passagiers, het gebruik van metaaldetectoren en werken met honden die explosieven kunnen opsporen.

De kandidaten zijn afkomstig van de Air Commando's en moeten over een uitstekende fysieke conditie beschikken en een voldoende kennis van het Engels is een must.

cette équipe est placée sous les ordres du commandant de bord. La priorité de l'équipe est bien sur la protection de l'équipage, ensuite l'avion et son chargement. Ainsi ils assurent la protection de l'avion durant les phases de chargement- déchargement, le logement de l'équipage, la sécurité de la cargaison contre toute action terroriste, criminelle, vol ou sabotage.

Si l'EATC a comme fonction principale le tasking des avions, c'est au niveau de ACOS Ops & Trg que la décision est prise s'il faut une ou plusieurs équipes AMPT, suite à une analyse de la situation ou à une demande spécifique émanant du 15 Wing.

C'est aussi ACOS Ops & Trg qui définira les règles d'engagement de l'équipe engagée, la légitime défense ou un mandat spécifique déterminé par les autorités de l'Etat-major. Si nécessaire un officier de liaison pour des opérations particulières ou importantes peut être envoyé sur place pour mettre au point et affiner avec les autorités locales la manière d'opérer.

L'expérience acquise durant l'évacuation de réfugiés en Libye



a montré qu'il fallait également pouvoir gérer le contrôle des passagers embarquant dans nos avions dans des régions à risques.

Les équipes AMTP doivent pouvoir gérer des situations les plus diverses, comme une prise d'otage dans l'avion, un passager récalcitrant et/ ou menaçant,... Pour faire face à ces situations diverses techniques sont apprises comme la neutralisation d'un individu à mains nues, l'utilisation d'une matraque, d'un spray au poivre, tir avec une arme pouvant être utilisée dans un avion (pistolet FN 303). Pour le contrôle des passagers, la fouille à mains nues, l'utilisation de détecteurs de métaux, l'utilisation de chiens pouvant détecter des explosifs sont aussi au programme.

Les candidats proviennent des Air Commando, doivent avoir la condition physique et médicale adéquate et une bonne connaissance de l'anglais.



Mike Arren, René Hoeben

Op 11 april heeft de European Defence Agency (EDA) tijdens de European Air Refuelling Training (EART) zijn plannen bekend gemaakt om bijkomende containers voor het bijtanken in vlucht aan te schaffen, die kunnen gebruikt worden door de partners die Atlassen - geschikt om als tanker in te zetten - gebruiken. Tijdens de EART werd het belang aan een Europese tankervloot nogmaals benadrukt.

### Duitsland

Op 8 mei maakt Reuters bekend dat volgens een vertrouwelijk rapport van het Duitse Ministerie van Defensie de volledige operationele inzet van de Atlas door technische uitdagingen en contractuele onenigheden in het gedrang kan komen. Door de onvoldoende financiering van het A400M-programma en de verwachte verzoeken om boetes - door vertragingen opgelegd - zou Airbus niet geneigd zijn om in de noodzakelijke verbeteringen te investeren. Hierdoor zou Duitsland een tekort aan capaciteit in

Le 11 avril l'European Defence Agency (EDA) durant l'European Air Refuelling Training (EART) a fait connaître ses plans pour l'acquisition de réservoirs supplémentaires pour le ravitaillement en vol pour les partenaires qui ont acquis des Atlas ayant la capacité de ravitaillement en vol. Durant l'EART l'importance d'une flotte européenne de ravitailleurs a nouveau été mise en avant.

### Allemagne

Le 8 mai, Reuters a fait savoir que, selon un rapport confidentiel du ministère allemand de la défense, le déploiement opérationnel complet de l'Atlas pourrait être affecté par les problèmes techniques et les désaccords contractuels. A cause de l'insuffisance du financement du programme A400M et suite aux amendes attendues pour les retards de livraison, Airbus ne serait pas enclin à investir dans les améliorations nécessaires. Ainsi, l'Allemagne risquerait une pénurie de capacité en 2021



2021 riskeren wanneer de C-160 Transall uit dienst wordt genomen. Maar Airbus zegt dan weer dat er in het 16

lorsque le Transall C-160 sera mis hors service. Mais Airbus répète que cette dernière année, d'importants progrès ont



afgelopen jaar aanzienlijke vooruitgang werd geboekt op het vlak van defensieve apparatuur en op het vlak van het droppen van paratroepen. Een ander probleem volgens het rapport betreft het feit dat er 50 werkuren - een onredelijk hoog aantal - nodig zijn om een Atlas voor een nieuwe missie klaar te maken omdat (ICT-)data over verschillende systemen verdeeld moet worden.

Op 30 juni heeft de Luftwaffe een primeur in ontvangst genomen, namelijk de allereerste Atlas in tankerconfiguratie. Deze Atlas werd geleverd met speciale pods voor het bijtanken van andere vliegtuigen in vlucht, en is overigens het 46ste exemplaar dat van de productielijn rolt.

### **Airbus**

Airbus en Europrop International (EPI) plannen om tegen het einde van dit jaar een modificatie - "Pack 2" genaamd - uit te brengen. Deze bestaat uit een aantal verbeteringen die de vibratieniveaus in de motoren zullen verminderen en die de betrouwbaarheid van de gearbox zullen verbeteren. Ook zal "Pack 2" ervoor zorgen dat de jaarlijkse inspectie komt te vervallen.

Alonso, die verwacht dat de Atlas binnen 5 à 10 jaar een referentie voor logistieke transporttoestellen zal worden, zegt dat de interim oplossing voor de problematische gearbox de beschikbare tijd tussen inspecties met een jaar heeft verlengd, wat volledig aanvaardbaar is vanuit een operationeel standpunt.

Airbus is intussen bezig met onderhandelingen met OCCAR (Organisation conjointe de coopération en matière d'armement) en met de gebruikers van de Atlas om de contractuele boetes, die door vertragingen in de leveringen werden opgelegd, te verminderen. Deze onderhandelingen zouden constructief verlopen. Airbus hoopt om tegen eind dit jaar een oplossing te bereiken.

### **België**

Op 15 juni maakt Minister van Defensie Steven Vandeput in de Kamer bekend dat de levering van de eerste Atlas voor de Belgische Luchtmacht nog steeds in 2019 kan plaatsvinden, maar de levering van de overige toestellen zou door de verschillende vertragingen in het A400M-programma over een langere termijn plaatsvinden.

Dit heeft gevolgen voor de C-130-vloot van de Luchtmacht, die langer in dienst zal moeten worden gehouden. In de transitieplannen van Defensie wordt rekening gehouden met mogelijke verschuivingen van de leveringsdatum, maar omdat Defensie nog geen zicht heeft op het

été accomplis dans le domaine de l'équipement défensif et dans le largage des parachutistes.

Le 30 juin une primeur à la Luftwaffe, la livraison du premier Atlas en configuration tanker. Cet Atlas a été fourni avec des pods spéciaux pour ravitailler en vol d'autres avions et est le 46 -ème sorti de la chaîne de production.

### **Airbus**

Airbus et Euro Prop International (EPI) prévoient d'ici la fin de cette année une modification appelée « Pack 2 ». Il s'agit d'un certain nombre d'améliorations qui permettront de réduire les niveaux de vibration dans les moteurs et qui permettront d'améliorer la fiabilité de la Gearbox. « Pack 2 » assurera également que l'inspection annuelle ne sera plus nécessaire.



Alonso, qui prévoit que l'Atlas sera dans les 5 à 10 ans une référence en tant qu'avion de transport logistique, affirme que la solution provisoire pour la Gearbox a prolongé d'un an le temps disponible entre les inspections, ce qui est parfaitement acceptable d'un point de vue opérationnel.

Airbus est actuellement engagé dans des négociations avec l'OCCAR (Organisation conjointe de coopération en matière d'armement) et avec les utilisateurs de l'Atlas pour les amendes contractuelles qui ont été imposées suite aux retards dans les livraisons. Ces négociations seraient constructives. Airbus espère parvenir à une solution avant la fin de cette année.

### **Belgique**

Le 15 juin, le ministre de la Défense Steven Vandeput a annoncé à la Chambre que la livraison du premier Atlas



leveringsschema is het thans onmogelijk om de studie naar het behoud of de levensduurverlenging van de C-130 af te ronden.

Om deze redenen wil Vandeput naast een aangepaste planning ook een nieuw betalingschema bespreken met

pour la Force Aérienne belge pourrait encore avoir lieu en 2019, mais que la livraison des autres appareils, suite aux différents retards dans le Programme de l'A400M, serait étalée sur une plus longue période de temps.

Cela a des implications pour la flotte des C-130 de la



Airbus Defence & Space waarbij met een compensatie voor de opgelopen vertragingen rekening zal worden gehouden. Vermoedelijk zal deze compensatie worden geïnvesteerd in een update van de trouwe C-130, die steeds meer met ouderdomsverschijnselen en technische problemen te kampen heeft

Op voorstel van minister van Defensie Steven Vandeput heeft de ministerraad zich akkoord verklaard met de lancering van een overheidsopdracht voor de bouw van een onderhoudsloods voor de A400M-transportvliegtuigen op de militaire luchthaven van Melsbroek. Het project omvat het ter beschikking stellen van de nodige onderhoudsvoorzieningen gedurende langere periode (30 jaar) voor de ondersteuning van de BELUX A400M-vloot die vanuit de militaire luchthaven van Melsbroek zal opereren. Concreet betreft deze opdracht de bouw van een loods voor het gelijktijdig onderhouden van maximum 3 vliegtuigen, voor het uitvoeren van onderhoudswerken in verschillende ateliers en voor het parkeren van vliegtuigen in de onmiddellijke nabijheid. Het project wordt gerealiseerd aan de hand van een publiek-private samenwerking (PPS) waarbij de contractant verantwoordelijk is voor de aspecten "design, build, finance & maintain" (DBFM).

Ondertussen vervolgt onze Kapitein Juju Gillis zijn training in de RAF en heeft hij begin juni met succes zijn opleiding tot FFS (Full Flight Simulator) instructeur beëindigd. Hij mag zich vanaf nu bezighouden met de RAF piloten die alle drie maanden komen oefenen op de flight simulator. Binnenkort begint hij aan het tweede deel van zijn vorming tot instructeur waarna hij de bemanningen mag opleiden die hun initiële kwalificatie op A400M behalen. En dit zowel in de simulator als bij lokale en op de lijnvluchten.

Force Aérienne qui devront être maintenus en service plus longtemps. Dans le plan de transition de la Défense il est tenu compte d'un glissement des dates de livraison, mais vu que la Défense n'a toujours aucune vue précise sur le calendrier de livraison, il est impossible actuellement de finaliser l'étude sur le maintien ou l'extension de la durée de vie des C-130. Pour ces raisons Vandeput veut, en plus d'une adaptation du planning, discuter d'un nouvel échéancier de paiement avec Airbus Défense & Space qui prendrait en compte une compensation pour les retards de livraison. Cette compensation serait probablement investie dans un Update de notre fidèle C-130, qui présente des phénomènes de vieillissement et des problèmes techniques

Sur proposition du ministre de la Défense Steven Vandeput, le Conseil des ministres a marqué son accord sur le lancement d'une procédure de marché public pour la réalisation d'un hangar de maintenance pour les avions de transport A400M, sur l'aéroport militaire à Melsbroek. Le projet concerne la mise à disposition des installations de maintenance nécessaires à long terme (30 ans) pour le soutien de la flotte BELUX A400M qui opérera à partir de la base aérienne de Melsbroek. Concrètement, ce marché concerne la construction d'un hangar pour la maintenance simultanée de trois avions maximum, pour l'exécution des travaux de maintenance dans les différents ateliers et pour le stationnement d'avions à proximité directe. Le projet est réalisé sur base d'une coopération public-privé (PPS) pour laquelle le contractant est responsable des aspects «design, build, finance & maintain» (DBFM).

Entretemps notre Capt » Juju » Gillis continue son entraînement à la RAF et a fini début juin avec succès sa formation de FFS (Full Flight Simulator) Instructor.



## Frankrijk

Van 19 tot 25 juni werd de Atlas voorgesteld in de static en flying display van de Paris Air Show 2017, die zoals altijd plaatsvond op de luchthaven Le Bourget. In de static display werd een demonstratie gegeven van het laden en lossen van een 17,7 ton zelf aangedreven Nexter Caesar 155 mm houwtser. Dit lukte met de chauffeur en een loadmaster in ongeveer twee minuten.

Op 20 juni heeft de commandant van de Armée de l'air, generaal André Lanata, de Atlas verdedigd, en verwacht hij - ondanks de Duitse twijfels - dat de Atlas een positieve toekomst tegemoet gaat. De Armée de l'air beschikt nu over 11 Atlassen, waarvan er 6 volledig operationeel zijn. Dit is volgens Lanata zeer bevredigend, ondanks het feit dat niet alle Atlassen over alle specificaties, die in het contract voorzien zijn, beschikken.

Tegen 2019 verwacht Frankrijk nog eens 15 Atlassen. Frankrijk blijft ondanks alle technische problemen achter het toestel staan.

Tot op heden zijn er 48 Atlassen actief :16 (UK), 11 (FR), 11GE), 5 (TU) en 1 (SP).Tenslotte beschikt Maleisië over de 4 bestelde Atlassen.

Il peut à présent s'occuper de l'instruction des pilotes de la RAF qui viennent tous les 3 mois pour leur « recurrent training » au simulateur.

Il va bientôt commencer la deuxième partie de la formation d'instructeur afin de pouvoir former les équipages qui font leur qualification initiale sur A400M. Et ce au simulateur mais également lors des premiers vols locaux et aussi lors des « Line Trainings ».

## France

Du 19 au 25 juin l'Atlas a été présenté en statique et en vol au Paris Air Show 2017, qui a comme d'habitude eu lieu à l'aéroport du Bourget. Durant l'exposition statique une démonstration de chargement et déchargement d'un obusier Nexter Caesar 155 mm autopropulsé a été présentée. Cela a réussi en deux minutes environ avec uniquement un chauffeur et un loadmaster.

Le 20 juin, le commandant de l'Armée de l'air, le général André Lanata, a défendu l'Atlas, et il s'attend que l'Atlas, malgré les doutes allemands, rencontre un avenir positif. L'Armée de l'air a maintenant 11 Atlas, dont 6 sont pleinement opérationnels. C'est selon Lanata très satisfaisant, malgré le fait que tous les atlas ne possèdent pas toutes les spécifications qui sont prévues dans le contrat.

Pour 2019, la France devrait encore recevoir 15 Atlas. La France malgré toutes les problèmes techniques supporte l'avion.

A ce jour, il y a 48 Atlas actifs : 16 (UK), 11 (FR), 11GE), 5 (TU) et 1 (SP). La Malaisie dispose des 4 Atlas commandés



# Dakota en Flightsimulation

Door Carl Hermans

Foto's : Paul van Caesbeeck

In een tweetal delen zal ik – gebaseerd op persoonlijke ervaringen – wat vertellen over een erg boeiende hobby. In dit deel krijg je wat algemene informatie over flight simulation gisteren en vandaag. In een volgende deel ga ik meer praktische details geven en gaan we met onze Dakota vliegen.

De virtuele wereld, waarin de "flightsimmers" zich vandaag bewegen, is niet meer te herkennen door mensen die 25 jaar geleden met deze hobby kennismaakten.

Opletten geblazen om niet te technisch te worden en kandidaat "simmers" niet af te schrikken met een niet alledaags taalgebruik.



Ook de link naar Dakota verdient aandacht en die is er uiteraard. Onze vertrouwde C47 heeft een pioniersrol gespeeld in de voorbije 80 jaar luchtvaartgeschiedenis, en heeft ook het hart veroverd van veel enthousiaste "flightsimmers". Bovendien heeft de belangrijkste flightsimclub, de FSCB, tussen september 1997 en februari 2000, haar maandelijkse bijeenkomsten gehouden in het Kwartier Groenveld. Zo zagen we elke maand op een zondag talloze jonge en minder jonge figuren hun computers en loodzware beeldbuis-monitoren het steile trapje opsjouwen in het Dakota-museum.

Microsoft had een softwarepakket op de markt gebracht om het gebeuren rond het vliegen zo getrouw mogelijk na te bootsen. In 't begin leken de vliegeigenschappen van toestellen meer op die van vliegende bakstenen.

Die tijd is nu helemaal voorbij en de ene na de andere versie bracht steeds meer opties en een getrouwere weergave van alle functies van de toestellen. Ook het landschap en de luchthavens werden tot in de kleinste details weergegeven. Het weer en de verkeersleiding benaderden de realiteit.

Na de versie 9 kondigde Microsoft aan dat ze nog één keer een upgrade zouden brengen, FSX, en dat ze dan zouden stoppen, bij gebrek aan return voor hun inzet.

De flightsimwereld steunt op een grote solidariteit tussen de deelnemers. Ze stellen hun realisaties en kennis kosteloos

# Dakota et Flightsim

Par Carl Hermans

Photos : Paul van Caesbeeck

Basé sur ma propre expérience, je vais vous parler en deux parties d'un hobby vraiment passionnant.

Dans cette première partie vous trouverez quelques informations sur la simulation de vol d'hier et d'aujourd'hui. Dans la partie suivante, je vous donnerai quelques détails et nous volerons dans notre Dakota.

Le monde virtuel dans lequel les « flightsimmers » évoluent aujourd'hui n'a rien à voir avec ce hobby 25 ans passés. Il convient de ne pas être trop technique afin de ne pas effrayer le candidat « flightsimmers » par un langage inhabituel.

Le lien avec le Dakota mérite notre attention car il existe effectivement. Notre si familier C47 a joué un rôle de pionnier dans les 80 années passées de l'histoire de l'aéronautique et il a conquis le cœur de beaucoup de « flightsimmers ». De plus, le FSCB (Flight Simulator Club Belgium) club de flightsim très important a tenu ses réunions mensuelles au Quartier Groenveld de septembre 1997 à février 2000. C'est ainsi que chaque mois nous avons vu plusieurs figures jeunes et moins jeunes monter les escaliers escarpés du vieux Musée Dakota chargées d'ordinateurs et de lourds écrans cathodiques.

Microsoft avait mis sur le marché un progiciel pour approcher au mieux l'environnement autour du vol. Au début, les propriétés de vol des avions ressemblaient plus à des briques volantes.

Ce temps est complètement révolu: les versions successives apportaient plus d'options et un rendu plus fiable de toutes les fonctions des avions. La météo et le contrôle aérien approchent la réalité.

Après la version 9, Microsoft a annoncé qu'elle ne réaliserait plus qu'un upgrade, FSX, et puis elle arrêterait par manque de rendement par rapport aux investissements nécessaires.



Entretiens d'autres acteurs sont apparus sur le marché qui, par leur nouvelle approche, sont arrivés à analyser et simuler les forces qui agissent sur les ailes et les structures de manière encore plus précise et ceci avec un rendu plus fiable de la réalité. Nous pensons plus particulièrement à X-Plane qui vient de proposer sa version 11.

Ces progiciels sont encore adaptés régulièrement et des



ter beschikking van hun "collega's". Dit brengt mee dat commerciële bedrijven de enorme ontwikkelingskosten nauwelijks kunnen recupereren in deze beperkte markt. De software voor één toestel vergt soms duizenden uren. Elk schakelaartje in de cockpit heeft dan ook hetzelfde effect op de systemen van het toestel als de echte knop in het reële vliegtuig. Elk gevolg van een oververhitte motor of gedeeltelijk wegvallen van de hydraulica wordt zo getrouw

nouvelles applications sont ajoutées. Autour d'un avion qui vient d'atterrir gravite une nuée de véhicules de service... juste comme sur un aéroport réel.

Après l'arrêt de Microsoft et sa version FS9 (FS2004), c'est le constructeur d'avion Lockheed-Martin qui a repris cette activité. Ils mettent actuellement sur le marché une version adaptée du FSX sous le nom de « Prepare3D »



mogelijk nagebootst. Fouten doen zich voor op bepaalde vooraf gekozen ogenblikken of volledig onverwacht.

Intussen zijn andere spelers op de markt verschenen die met hun nieuwe aanpak erin geslaagd zijn de krachten die inwerken op vleugels en structuren nog nauwkeuriger te analyseren en te simuleren met een nog getrouwere weergave van de werkelijkheid. We denken hierbij aan X-Plane die zopas zijn versie 11 heeft voorgesteld.

Deze softwarepakketten worden nog voortdurend aangepast en nieuwe toepassingen worden bijgevoegd. Rond een pas geland verkeersvliegtuig strijkt een zwerm servicevoertuigen neer... net als op een echte luchthaven.

Nadat Microsoft stopte met zijn FS9 (FS2004) heeft de vliegtuigbouwer Lockheed-Martin deze activiteit overgenomen. Zij brengen nu een aangepaste versie van FSX op de markt onder de naam "Prepare3D"

En zo landen we dan na deze inleiding bij de flightsimmers zelf.

Het is een "community" die wereldwijd alle gelijkgestemden verenigt, jong en oud tot zeer oud en vanaf zeer jong. De voertaal is Engels. Je kan lid worden van een virtuele luchtvaartmaatschappij

C'est ainsi que nous quittons cette introduction pour arriver au flightsim lui-même.

C'est une « communauté » qui rassemble au niveau mondial les personnes avec le même centre d'intérêt, jeunes, âgés jusqu'à très âgé et très jeunes. La langue usuelle est l'anglais. Vous pouvez vous faire membre d'une compagnie aéronautique virtuelle avec des vols imposés et avec un contrôle aérien « on line ». Tout se passe comme sous des conditions météorologiques réelles... les flocons de neige sont nettoyés des vitres de votre cockpit par des essuie-glaces dont vous pouvez régler la vitesse vous-même !

Le paysage que vous survolez est rendu de manière très fiable et chaque rivière et route peut être reconnue y compris le trafic routier. Les trains en Europe ne ressemblent pas aux mastodontes des Rocky Mountains aux USA. En mer, vous voyez aussi bien des voiliers que des navires de croisière ou des porte-avions sur lesquels vous pouvez atterrir ou décoller...mais on n'y réussit pas après quelques minutes d'entraînement.

Comment puis-je participer à ce monde ?

Ceux qui nous rejoignent actuellement ont un énorme avantage: ils peuvent ignorer toute l'évolution du temps des

met verplichte vluchten, met online verkeersleiding. Dit speelt zich af in een luchtruim, bevolkt met honderden vliegtuigen. Alles gebeurt onder reële weersomstandigheden... de sneeuwvlokjes worden wel van jouw cockpitramen geveegd door ruitenwissers waarvan je zelfs de snelheid kunt regelen! Het landschap waar je overvliegt is zeer getrouw weergegeven en elke rivier en weg is herkenbaar en voorzien van verkeer. De treinen in Europa zien er ook anders uit dat de monsters uit de Rocky Mountains in de VS. Op zee zie je zowel zeilers, cruiseschepen als vliegdekschepen waarop je dan zelf kan landen en opstijgen... maar dat lukt beslist nog niet na enkele minuten oefenen.

Hoe kan ik nu in deze wereld participeren?

Je hebt bij jouw instap vandaag het grote voordeel dat je de hele evolutie van de pionierstijd tot vandaag kunt overslaan en je, als het ware, in een opgemaakt bedje terecht komt.

Natuurlijk heb je een computer nodig, een scherm (of meerdere), en een stuurorgaan om jouw vliegtuig te besturen.

Een eerste vereiste is natuurlijk interesse en geestdrift en de bereidheid om te studeren en nieuwe dingen – stap voor stap – te verwerven. Je kunt deze dingen perfect doseren en doorgaan of afhaken wanneer je wil zonder dat je aan voldoening hoeft in te boeten.

Er zijn vele soorten "flightsimmers": sommige zitten met een kepie in wit hemd met 4 strepen op hun schouders voor hun PC. Anderen hebben hun woning omgetoverd tot een heuse cockpit waarin ze tienduizenden euro's investeerden in quasi echte boordinstrumenten. Dit soort mensen is schaars in onze streken maar men vindt ze wel in de Golfstaten...

Velen hebben bijna evenveel plezier wanneer ze in hun hoekje voor hun PC zitten, met een koptelefoon op om de huisgenoten niet te nerveus te maken door het geronk van een 14-cilinder stermotor.

De eerste keuze – na de kennismakingsfase – is natuurlijk de intensiteit waarmee je jouw nieuwe hobby gaat beleven. Deze keuze zal ook bepalen in welke investeringsklasse je terecht zal komen.

Word ik lid van een club? Word ik lid van een virtuele airline? Ga ik online vliegen waarbij mijn nieuwe vrienden in de lucht tegenkom?

Ik raad iedereen aan lid te worden van een club. De FSCB-zvw ([www.fscb.be](http://www.fscb.be)) is zeker een aanrader. Deze vereniging is al sedert 1991 actief en vergadert op het vliegveld van Grimbergen elke derde zondag van de maand. Hier kan je de leden bezig zien, cursussen volgen, kennismaken met materiaal.

Ga gerust eens kennismaken!

pioniers jusqu'aujourd'hui et arriver, en quelque sorte, dans un lit déjà fait.

Vous aurez évidemment besoin d'un ordinateur, un écran (ou plusieurs) et quelque chose pour piloter votre avion.

Une première exigence est bien naturellement votre intérêt, votre enthousiasme et votre volonté pour étudier et acquérir des nouveautés étape par étape. Vous pouvez parfaitement doser ces exigences et poursuivre ou arrêter quand vous voulez sans pour cela perdre en satisfaction.

Il y a beaucoup de sortes de « flightsimmers » : certains portent en face de leur PC un képi, une chemise blanche



avec quatre barrettes sur leurs épaules. D'autres ont transformé leur habitation en un grand cockpit dans lequel ils investissent des dizaines de milliers d'euros dans des instruments de bord pratiquement réels. Ce genre de personnes se rencontrent rarement dans nos régions mais se trouvent plus facilement dans les états du Golfe...

Beaucoup ont pratiquement autant de plaisir quand ils sont dans leur coin avec leur PC et des écouteurs pour ne pas rendre les autres habitants trop nerveux par le ronflement d'un moteur 14 cylindres en étoile.

Le premier choix, après la prise de connaissance, dépend évidemment de l'intensité avec laquelle vous voulez vivre votre passion. Ce choix déterminera aussi dans quelle classe d'investissement vous allez arriver

Devenir membre d'un club ? Membre d'une compagnie aérienne virtuelle ? Voler en ligne de manière à rencontrer de nouveaux amis en vol ?

Je conseille à chacun de devenir membre d'un club. L'asbl FSCB ([www.fscb.be](http://www.fscb.be)) est certainement à conseiller. Cette association est active depuis 1991 et se réunit sur l'aérodrome de Grimbergen chaque troisième dimanche du mois. Vous pouvez y voir les membres à l'œuvre, y suivre des cours et faire connaissance avec le matériel.

Allez-y en confiance !



# 15 Wing Today



## De Koning bezoekt Belgische militairen in Litouwen

Op donderdag 4 mei bracht de ERJ-135 CE-03 (boordcommandant D. Deygers) koning Filip, de minister van Defensie S. Vandeput en chef Defensie M. Compagnol naar Kaunas. Op het vliegveld werd het gezelschap opgewacht door de Litouwse presidente Dalia Grybauskaitė. Na een briefing ging het richting Rukla om een honderdtal militairen van het 18 Bataljon Logistiek uit Leopoldsburg te ontmoeten die daar gelegerd zijn in het kader van de "Enhanced Forward Presence" van de NATO.



## Le Roi Belge visite des militaires en Lituanie

Jeudi 4 mai le ERJ-135 CE-03 (commandant de bord D. Deygers) a amené le Roi Philippe, le Ministre de la Défense S. Vandeput et le Chef de la Défense M. Compagnol à Kaunas. Sur l'aérodrome ils ont été reçus par la Présidente Lituanienne Dalia Grybauskaitė. Après un briefing on se dirigeait vers Rukla pour rencontrer une centaine de militaires du 18 Bataljon Logistique de Bourg-Léopold qui y sont casernés dans le cadre de "Enhanced Forward Presence" de l'OTAN.

## Het vorstenpaar naar Noorwegen

Op dinsdag 9 mei bracht de ERJ-135 CE-03 (boordcommandant S. Vanhecke) koning Filip en koningin Mathilde naar Oslo om de feestelijkheden bij te wonen voor de tachtigste verjaardag van de Noorse koning Harald en koningin Sonja.

## Koning Filip met de Belgische ministers van onderwijs naar Zwitserland

Op donderdag 22 juni bracht de ERJ-135 CE-03 (boordcommandant J. Vandenbosch) naar Zwitserland voor een tweedaags bezoek. In zijn gezelschap zijn de vier Belgische ministers van Onderwijs, Vlaams minister-president G. Bourgeois en Europees commissaris voor Werk M. Thyssen. De koning en zijn gevolg maakten er kennis met het Zwitsers vormingssysteem van alternerend leren en werken.

## Vlucht voor Frontex met A330 HyFly naar Pakistan

In juni deed het Europese agentschap alweer beroep op België om een vliegtuig in te zetten om illegalen uit de EU terug te brengen naar hun thuisland. Op woensdag 7 juni vloog een A330 van HyFly heen en terug van Athene naar Islamabad in Pakistan. De bemanning bestond uit zestien personen: in de cockpit vier piloten van het 21 Smaldeel (J. Hanssens, J.L. De Beir, P. Antoine en S. Van Meldert), in de cabine een Portugees-Belgisch team van twaalf man. Met de A330 werd een tachtigtal illegalen gerepatriëerd; zij

## Nos Souverains vers la Norvège

Mardi 9 mai le ERJ-135 CE-03 (commandant de bord S. Vanhecke) a amené le Roi Philippe et la Reine Mathilde vers Oslo pour assister au quatre-vingtième anniversaire du Roi Harald et de la Reine Sonja.

## Le Roi Philippe et le ministre de l'éducation en Suisse.

Jeudi 22 juin le ERJ-135 CE-03 a amené le Roi Philippe en Suisse pour une visite de deux jours. Il était accompagné des quatre ministres Belges de l'éducation, le ministre-président Flamand G. Bourgeois et le Commissaire Européen pour le travail M. Thyssen.

Le Roi et sa suite se laissaient informer sur le système Suisse de formation en alternant périodes d'étude et de travail.

## Vol pour Frontex A330 Hyfly vers le Pakistan

En juin l'Agence Européenne faisait à nouveau appel à la Belgique pour mettre en œuvre un avion pour rapatrier des illégaux de l'UE vers leurs pays d'origine.

Mercredi 7 juin un A330 de HyFly volait un aller et retour Athènes - Islamabad (Pakistan). Il y avait un équipage de 16 personnes: dans le cockpit quatre pilotes de la 21 Escadrille (J. Hanssens, J.L. De Beir, P. Antoine en S. Van Meldert) et dans la cabine un team Portugais-Belge de douze hommes.

Avec le A330 environ quatre-vingt illégaux ont été rapatriés; ils étaient accompagnés de quelques 150 personnes (police et personnel médical et psychique).





waren begeleid door 150 personen (politie en medische en psychische verzorgers).

### Nationale feestdag: Fly-past boven Brussel

Op 21 juli kon de 15 Wing enkel met een zeer beperkte formatie deelnemen aan het luchtdefilé boven Brussel. Twee C-130 (boordcommandanten P. Wijffels en B. Beeckmans), een ERJ-135 (boordcommandant J. Vandenbosch) en de Falcon 900 (boordcommandant R. Leest). De leiding van deze beperkte formatie van de 15 Wing was in de handen van majoor Peter Wijffels.

### C-130: Technische problemen

Velen onder u hebben waarschijnlijk vernomen via de pers dat er problemen geweest zijn met de beschikbaarheid van onze C-130's. Inderdaad, als gevolg van problemen in verband met de stuurorganen, werd de vloot C-130 aan de grond gehouden. Op 4 april kreeg de CH 13 te maken met stuurorganen die blokkeerden, gelukkig was de panne intermitterend maar kritisch en andere vliegtuigen van de vloot ondervonden de daaropvolgende dagen een besturing die "zwaar" was.

Deze incidenten bleken sporadisch te zijn maar recurrent. De oorzaken konden niet achterhaald worden door testen op de grond noch konden de symptomen gereproduceerd worden.

Dit soort van situatie stelt een zeker risico voor, wat leidde tot een vliegverbod voor de ganse vloot. Een feit dat door alle media gemeld werd vooral omdat we een C-130 nodig hadden om onze militairen te rapatriëren die uitgewezen werden uit Congo.

De 15 Wing is slechts zelden geconfronteerd geweest met

### Fête Nationale: Fly-past au-dessus de Bruxelles

Le 21 juillet le 15 Wing ne disposait que d'une formation limitée pour participer au défilé aérien au-dessus de Bruxelles. Deux C-130 (commandants de bord P. Wijffels et B. Beeckmans), un ERJ-135 (commandant de bord J. Vandenbosch) et le Falcon 900 (Commandant de bord R. Leest). Le Chef de cette formation réduite était le Major Peter Wijffels.

### C-130 : Problèmes techniques

Nombre d'entre vous ont certainement été informés via la presse des problèmes de disponibilité de nos C-130 . En effet, suite à des problèmes liés aux commandes de vol, la flotte C-130 a été mise au sol. Le 04 avril le CH-13 a subi un blocage des commandes de vol , panne heureusement intermittente mais critique et dans les jours suivants d'autres avions de la flotte ont subi des commandes de vol « lourdes ». Ces incidents se sont avérés intermittents mais récurrents et les causes précises n'ont pu être décelées par des tests au sol ni par ailleurs reproduites. Ce genre de situation présente un risque certain, ce qui a entraîné une mise au sol de toute la flotte, situation rapportée par les médias car il y avait à ce moment un besoin de C-130 pour rapatrier nos militaires expulsés du Congo. Le 15 W n'a été que très rarement confronté à un tel type de panne. Rappelons que très souvent dans nombre d'incidents/ accidents aériens, c'est l'enchaînement de petits incidents, généralement sans conséquences s'ils sont pris individuellement qui, cumulés, provoquent le



dysfonctionnement d'un système.

Tous les systèmes qui entrent en ligne de compte dans le fonctionnement des commandes de vol ont été contrôlés et analysés sur les avions incriminés. Trois grands groupes de systèmes ont été analysés pour trouver les causes de ces incidents. En premier lieu les éléments constituant le système hydraulique, à savoir l'EDP (Engine Driven Pump-moteur qui fournit la pression hydraulique), les boosters



dit type van defect. Laten we niet vergeten dat dikwijls bij incidenten of ongevallen met vliegtuigen, het een opeenvolging is van kleine incidenten, dikwijls zonder gevolg indien ze apart voorkomen, maar die cumulatief leiden tot een slecht werken van een systeem.

Alle systemen waarmee rekening gehouden moet worden bij de werking van de stuurorganen werden gecontroleerd en onderzocht bij de betrokken vliegtuigen. In eerste instantie de elementen die deel uitmaken van het hydraulisch systeem, zijnde de EDP (Engine Driven Pump – motor die de hydraulische druk levert), de boosters (hydraulisch vijzels) en de hydraulische olie (samenstelling/pollutie). Vervolgens de mechanische verbindingen met het hydraulisch systeem en om te eindigen de autopiloot. Zonder verder in details te treden hebben deze controles en analyses o.a. volgende feiten naar buiten gebracht: dat, hoewel toegelaten door Lockheed, er twijfel bestaat over het gecombineerd gebruik van minerale hydraulische olie H515 en de synthetische olie H537, wetende dat zekere andere luchtmachten alleen olie H515 gebruiken; de niet conforme montage op niveau kabel – vijzels als gevolg van tegenspraak tussen tekst en schema in de TM C-130 (Technische Instructie C-130); verkeerde



montage van bepaalde vijzels op het niveau constructeur/ hersteller ...

Gans de vloot werd gecontroleerd en op standaard gebracht. Het gebruik van een enkele olie en 15 uren vlucht voor elke tactische opdracht werden ingevoerd. Sinds juni tot begin september geen enkel probleem meer. Nochtans , begin september deden zich twee gelijkaardige incidenten voor gelukkig zonder gevolgen. In onze volgende Dakota News zullen we u op de hoogte houden van de evolutie van de toestand.

(vérins hydrauliques), l'huile hydraulique (composition / pollution ?), ensuite les connections mécaniques vers le système hydraulique et pour terminer l'Autopilot. Sans entrer dans les détails, ces contrôles et analyses ont fait ressortir , entre autres, les faits suivants : bien que autorisé par Lockheed, un doute est avancé sur l'utilisation combinée de huile hydraulique H515 minérale et l'huile H 537 synthétique sachant que certaines forces aériennes utilisent uniquement de l'H515, le montage non conforme au niveau liaison câbles – vérins suite à une contradiction entre le texte et les schémas du TM C-130 ( manuel technique C-130 ) , montage erroné de certains vérins au niveau constructeur/ réparateur. Toute la flotte a été contrôlée et mise en conformité, l'utilisation d'une seule huile, 15hr de vol avant tout vol tactique ont été mis en application. Depuis juin jusque au début septembre plus aucun problème n'a été constaté. Néanmoins début septembre deux nouveaux incidents, sans conséquences, du même type se sont produits ! Dans notre prochain numéro du Dakota News nous vous tiendrons au courant de l'évolution la situation .

### **C-130 et la fin de la PPM avec le Congo**

La Coopération Technique Militaire/Militaire Technische Bijstand (CTM/ MTB) existe au Congo depuis les années septante. Après que la CTM/ MTB ait été supprimée en 1990, une nouvelle coopération a été mise en place à partir de 2003 au sein du "Programme de Partenariat Militaire" (PPM). En avril, le gouvernement congolais a unilatéralement décidé de mettre un terme à cette coopération et donc à la présence de militaires belges au Congo. La raison évoquée est la critique belge sur la nomination en avril de Tshibala comme Premier Ministre du gouvernement de transition et les sanctions prises par l'UE contre des personnalités de l'entourage (dont 2 Ministres) du Président J. Kabila. Ce n'est pas la première fois qu'il est mis fin à la coopération et l'assistance militaire entre la Belgique et le Congo.

Durant ces treize dernières années, la Défense belge avait déployé beaucoup de matériel au Congo. Pour rapatrier ce matériel la Défense a établi un plan en mai afin d'effectuer en juin quelques 62 rotations C-130 entre le Congo et

## C-130's en het einde van het PPM met Congo

Sinds de jaren zeventig bestond een Militaire Technische Bijstand/Cooperation Technique Militaire (MTB/CTM) in Congo. Nadat de MTB/CTM in 1990 werd opgezegd werd vanaf 2003 de samenwerking opnieuw aangevat binnen het "Programme de Partenariat Militaire" (PPM).

In april besliste de Congolese regering eenzijdig een einde te maken aan de Belgische militaire aanwezigheid in Congo en het PPM. Aanleiding was de Belgische kritiek op de benoeming van Tshibala als premier van de nieuwe overgangsregering in april en de sancties die door de EU werden genomen ten aanzien van topfiguren uit de omgeving van president J. Kabila waaronder twee ministers. Het is niet de eerste keer dat er een einde werd gemaakt aan de militaire bijstand en samenwerking tussen België en Congo.

De afgelopen 13 jaar had Defensie een grote voorraad materiaal opgebouwd in Congo. Om het materiaal terug te brengen naar België werd in mei door Defensie een plan opgemaakt om in juni met enkele C-130's 62 rotaties uit te voeren tussen Congo en Libreville waar het detachement

Libreville où le détachement du 15 Wing se trouverait. Mais le gouvernement congolais n'a pas donné les autorisations pour mettre ce plan en œuvre. Finalement, Kinshasa ne donna qu'une seule autorisation pour l'atterrissage d'un C-130 belge à Kindu. La Défense a décidé de laisser une grande partie du matériel sur place et si possible de le vendre, principalement des véhicules. Seul le matériel sensible (armes, munitions et matériel de communication) sera rapatrié vers la Belgique.

– Le vendredi 26 mai le Commandant Avi Joke Marcoen et son équipage sont partis à bord du C-130 CH-04 (copilote T. Van den Hof, flight-engineer O. Etienne, et loadmasters D. Anthony et J. De Graeve) et 16 passagers (militaires du Peloton Ravair et du personnel de différentes unités) vers le Congo pour une mission de deux semaines qui finalement durera plus d'un mois jusqu'au 28 juin.

Le vol aller se passa sans encombre via Seville, Lanzarote, Bamako et Cotonou vers Kinshasa, où il atterrit après trois jours de vol le dimanche 28 mai. Le lundi 29 mai la mission se poursuit jusqu'à Kindu. De là, l'équipage devait ramener le personnel et le matériel sensible de Kindu vers la Belgique via Kinshasa. L'Attaché militaire belge ainsi que cinq Congolais étaient du voyage entre Kinshasa et Kindu.



van de 15 Wing zou verblijven. Maar de Congolese regering gaf geen toelating voor dit plan. Uiteindelijk gaf Kinshasa enkel toelating om één Belgische C-130 toe te laten naar Kindu te vliegen. Defensie besliste een groot deel ter plekke achter te laten of te verkopen, vooral voertuigen. Enkel overgebleven gevoelig materiaal zoals wapens, munitie en communicatiemiddelen zouden teruggebracht worden naar België.

– Op vrijdag 26 mei vertrok commandant vlieger Joke Marcoen met haar bemanning en de C-130 CH-04 (copiloot T. Van den Hof, flight-engineer O. Etienne, en loadmasters D. Anthony en J. De Graeve) en 16 passagiers (militairen van het Peloton Ravair en personeel uit verschillende eenheden) naar Congo voor een opdracht van twee weken, die uiteindelijk meer dan een maand zou duren tot woensdag

A Kindu le commandant Avi J. Marcoen a appris qu'elle ne pouvait amener aucun matériel à Brazzaville ou Libreville. Le détachement belge et l'équipage C-130 ne reçurent non plus aucune autorisation de quitter le Congo. De plus, le commandant Avi Joke Marcoen reçut l'information de Melsbroek que le CH-04, comme tous les autres C-130, était cloué au sol pour raisons techniques. L'équipage C-130 et les autres militaires ne pouvaient pas quitter le Congo tant qu'un autre équipage et une équipe technique n'arriveraient de Belgique.

Le détachement belge devait rester sur place dans l'espoir de quand-même pouvoir effectuer des rotations entre Kindu et Libreville. Combien de temps cela allait-il durer avant que des solutions techniques et diplomatiques soient élaborées pour résoudre les problèmes du CH-04 et de son équipage ?



28 juni.

De heen vlucht verliep vlot via Sevilla, Lanzarote, Bamako een Contonou naar Kinshasa, waar zij landde na drie vliegdagen op zondag 28 mei. Op maandag 29 mei gaat de opdracht verder naar Kindu. Vandaar uit zou de bemanning en het personeel van Kindu het gevoelig materiaal overbrengen via Kinshasa naar België. Van Kinshasa naar Kindu vlogen de Belgische militaire attaché en vijf Congolezen.

Eens in Kindu kreeg commandant VI J. Marcoen te horen dat zij geen materiaal mocht overbrengen naar Brazzaville of Libreville. Het Belgische detachement en de C-130-bemanning kreeg ook geen toelating om te vertrekken uit Congo. Ondertussen kreeg commandant VI Joke Marcoen uit Melsbroek dat de CH-04, zoals alle andere C-130's, op de grond moest blijven om technische reden. De C-130-bemanning en de andere militairen kregen geen toelating om uit Congo te vertrekken tot een andere bemanning en een technisch team uit België zou aankomen.

Het Belgisch detachement was nog voorzien om ter plaatse te blijven in de hoop dat er toch nog rotaties tussen Kindu en Libreville zouden kunnen uitgevoerd worden. Hoe lang zou het duren vooraleer er de diplomatieke en technische oplossingen kwamen voor de problemen van de CH-04 en zijn bemanning?

– Half juni werden een Spaanse C-130 en een Franse A-400M ingezet door het EATC, maar toen zij landden in Libreville kregen zij uit Kinshasa geen toelating om in Congo te landen. Zij keerden dus terug naar Europa.



– A la mi-juin un C-130 espagnol et un A-400M français ont été mis en œuvre par l'EATC, mais quand ils ont atterri à Libreville, on leur a fait savoir que Kinshasa ne leur fournirait pas l'autorisation d'atterrir au Congo. Ils retournèrent donc vers l'Europe.

– Début juin la situation à Kindu pour les Belges n'était pas fameuse. Des contrôles techniques qui ne pouvaient pas être effectués par l'équipage devaient être effectués sur le CH-04 et le Congo continuait obstinément à refuser les visas et autres autorisations diplomatiques à la Belgique ce qui fait que la relève ne pouvait pas arriver à Kindu.

Le 26 juin le commandant Avi J. Marcoen obtint enfin la permission de quitter Kindu vers Brazzaville sans fret et sans passagers, après avoir effectué quelques contrôles techniques que l'équipage était en mesure d'effectuer lui-même. Plus tard, une équipe technique et un pilote d'essai

seront envoyés à Brazzaville pour effectuer les tests nécessaires. Ce ferry flight avec le CH-04 a eu lieu le 26 juin. Le jour après, l'équipage retourna en Belgique avec une compagnie civile et atterrit le 28 juin à Zaventem, 34 jours après avoir décollé de Melsbroek le 26 mai!

– Suite à un compromis congolais-belge, seul le matériel sensible (armes, munitions et matériel de communication) pourrait être ramené en Belgique, les véhicules devant rester au Congo.

Le lundi 24 juillet, deux C-130 partirent de Melsbroek vers l'Afrique: le CH-08 vers Kinshasa et Kindu (commandant de bord T. Fabre) et le CH-05 (commandant de bord J. Leonard) vers Libreville (Gabon) comme réserve.

Le jeudi 27 juillet, le CH-08 vola de Port-Gentil (Gabon) vers Kinshasa. Après un contrôle approfondi de l'équipage, des passagers et de l'avion par les autorités congolaises, le commandant T. Fabre

reçut l'autorisation de rester 24 heures au Congo et d'effectuer sa mission entre Kindu et Libreville, avec escale à Kinshasa pour contrôle. A Libreville l'avion a été repris par l'équipage du commandant J. Leonard le 28 juillet. Le jour suivant, le CH-08 a décollé vers la Belgique et atterrit sur la base de



– Begin juni was de situatie in Kindu voor de Belgen niet rooskleurig: Op de C-130 moesten technische controles uitgevoerd worden die de bemanning zelf niet kon doen, en Congo bleef halstarrig weigeren visa en diplomatieke toelatingen te geven aan België zodat er onmogelijk



aflossing in Kindu kon geraken.

Op 26 juni kreeg commandant VI J. Marcoen eindelijk de toelating uit Melsbroek om, na de nodige technische controles die de bemanning zelf kon uitvoeren, de CH-04 over te vliegen naar Brazzaville zonder vracht en passagiers. Later zou een technisch team en een testpiloot uit Melsbroek naar Brazzaville komen om het vliegtuig na te zien en te testen. Deze ferry flight met de CH-04 gebeurde op 26 juni. 's Anderendaags keerde de bemanning met een burgermaatschappij uit Brazzaville terug naar België en landde op 28 juni op Zaventem, 34 dagen nadat op zij op 26 mei Melsbroek had verlaten!

– Na een Congolees-Belgisch compromis zou enkel het gevoelig materiaal (wapens, munitie en communicatiemiddelen) terug gebracht worden naar België terwijl de voertuigen in Congo bleven.

Op maandag 24 juli vertrokken vertrekken twee C-130's uit Melsbroek naar Afrika: de CH-08 naar Kinshasa en Kindu (boordcommandant T. Fabre) en de CH-05 (boordcommandant J. Leonard) naar Libreville (Gabon) als reserve.

Op donderdag 27 juli vloog de CH-08 vanuit Port-Gentil (Gabon) naar Kinshasa. Na grondige controle van bemanning, passagiers en vliegtuig kreeg commandant T. Fabre de toelating om 24 uur in Congo te blijven en zijn opdracht uit te voeren tussen Kindu en Libreville, met tussenlanding in Kinshasa voor controle. In Libreville werd het vliegtuig overgenomen door de bemanning van commandant J. Leonard op 28 juli. 's Anderdaags, zaterdag 29 juli, steeg de CH-08 richting België en landde op zondag 30 juli op de basis van Florennes. Daar werd de verplichte ontsmetting, voor vliegtuigen komende uit Afrika, uitgevoerd. Twee dagen later, op dinsdag 1 augustus, bracht een nieuwe bemanning (boordcommandant J. Herman) de C-130 terug naar Melsbroek.

Na een dag rust in Libreville steeg commandant T. Fabre en zijn de bemanning (copiloot J. van Nieuland, flight-engineer G. Biliet en loadmasters S. Mulders en S. Bortolato) en drie para's van Peloton Bevoorrading van Schaffen met de CH-05 richting Bamako (Mali) om daar Belgisch personeel en



Florennes le 30 juillet. La décontamination obligatoire pour tout avion venant de l'Afrique y a eu lieu. Deux jours plus tard, le mardi 1 août, un nouvel équipage (commandant de bord J. Herman) ramena le C-130 à Melsbroek.

Après un jour de repos à Libreville le commandant T. Fabre et son équipage (copilote J. van Nieuland, flight-engineer G. Biliet et loadmasters S. Mulders et S. Bortolato) ainsi que trois Paras du Peloton Approvisionnement de Schaffen décollèrent avec le CH-05 direction Bamako (Mali) pour y charger du personnel et du matériel belge pour Melsbroek.

– Le vendredi 25 août Brussels Airlines amena l'équipage





materiaal op te laden voor Melsbroek.

– Op vrijdag 25 augustus bracht Brussels Airlines een C-130-bemanning (boordcommandant B. Beeckmans) en mecaniciens naar Kinshasa. Na de traditionele controle en problemen staken zij op maandag 28 augustus in de voormiddag per boot de Congostroom over naar Brazzaville en in de namiddag werd de CH-04 gecontroleerd. 's Anderdaags, dinsdag 29 augustus, voerde bemanning de testvlucht uit waarna olie-stalen werden genomen, die door mecanicien 1SM P. Franssen met de eerste lijnvlucht naar België gebracht werden voor analyse in het labo van Defensie in Peutie. Op woensdag 30 augustus werd de CH-04 overgevlogen naar Contonou (Benin) waar gewacht werd op het resultaat van het labo en de toelating uit Melsbroek om de C-130 terug te brengen.

– Op vrijdag 1 september kreeg commandant B. Beeckmans het groen licht voor de terugkeer naar Melsbroek. 's Anderdaags vroeg verliet de CH-04 Cotonou naar Tenerife om op zondagnamiddag 3 september veilig te landen op Melsbroek. De CH-04 was terug thuis, ongeveer 100 dagen

C-130 (commandant de bord B. Beeckmans) et les mécaniciens à Kinshasa. Après les contrôles et problèmes traditionnels, ils traversèrent le fleuve Congo par bateau l'avant-midi du lundi 28 août vers Brazzaville et l'après-midi le CH-04 fut inspecté. Le jour suivant le 29 août, l'équipage effectua un vol d'essai suite auquel des échantillons d'huile furent prélevés et amenés par le mécanicien 1SM P. Franssen par le premier vol de ligne disponible vers la Belgique où ils devaient être analysés par le labo de la Défense à Peutie. Le mercredi 30 août, le CH-04 a décollé vers Contonou (Benin) où l'équipage a attendu les résultats du labo et l'autorisation de retourner vers Melsbroek.

– Le vendredi 1 septembre le commandant B. Beeckmans reçut le feu vert et le lendemain il mit cap sur Tenerife pour atterrir en toute sécurité le dimanche après-midi 3 septembre à Melsbroek. Le CH-04 était enfin à domicile, environ cent jours après que le commandant Avi J. Marcoen et son équipage soient partis vers le Congo

### **Le 15e Wing et RAVAIR dans l'exercice " Mobility Guardian"**



nadat commandant VI J. Marcoen en haar bemanning met de CH-04 richting Congo vertrokken! Enkele dagen later verliet de CH-04 de parking van de 15 Wing voor de hangar van Sabena Technics voor een geplande grote inspectie. Pas eind januari 2018 zou de Herk CH-04 opnieuw opduiken in de 15 Wing.

### **15 Wing en RAVAIR in Mobility Guardian Oefening**

Mobility Guardian, de belangrijkste internationale oefening van het Air Mobility Command (USA), werd voor de eerste maal georganiseerd van 31 juli tot 11 augustus 2017 op de basis van McChord nabij Tacoma in Washington State (USA).

Mobility Guardian, l'exercice international le plus important du Air Mobility Command (États-Unis), a été organisé pour la première fois du 31 juillet au 11 août 2017 sur la base de McChord près de Tacoma dans l'État de Washington (États-Unis). Cet exercice est en fait un successeur des exercices RODEO de l'USAF, auxquels le 15e Wing a participé à plusieurs reprises en remportant même certaines victoires. Contrairement au Rodeo, qui était en fait une compétition entre équipages, Mobility Guardian crée un environnement d'entraînement compréhensible, réaliste et complexe dans lequel les participants peuvent s'exercer.

L'objectif principal de l'exercice est d'entraîner des unités US et alliées à exécuter rapidement des missions mondiales de

Deze oefening is in feite een opvolger van de RODEO-competities van de USAF waarop de 15 Wing meermaals aanwezig was en zelfs prijzen wegkaapte. In tegenstelling tot de Rodeo, die in feite een competitie was tussen bemanningen, wordt in Mobility Guardian een begrijpelijke, realistische en complexe trainingsomgeving geschapen waarin de deelnemers kunnen oefenen.

Het belangrijkste objectief van de oefening is US en geallieerde eenheden te oefenen snel wereldwijd transportopdrachten (Mobility Command Missions) uit te voeren. Het tweede doel van de oefening bestond erin een realistisch oorlogsscenario uit te voeren. Deze werd in twee stukken verdeeld. Het eerste deel betrof de ontplooiing van de Special Forces, waarbij de belangrijkste vliegvelden werden ingenomen en beveiligd. In tweede instantie brachten de verschillende transporttoestellen militairen, materiaal en voeding naar de operatiezones.

Eveneens bestond hun taak uit Aeromedical Evacuation en Humanitarian Relief Operations (HUMRO).

Vijfentwintig landen namen op een of andere manier deel aan de oefeningen waarvan de voornaamste waren: USA, Australië, Canada, Nieuw-Zeeland, Zuid-Korea, Pakistan, Colombia, Brazilië, Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en België. In totaal werden 14 C-17A, 24 C-130, 2 KC10, 9 KC135, 1 KC-30A, 2 CASA-295 en 2 A400M ingezet. België nam deel met een detachement van 50 man onder de leiding van Cdt Vlieger Heffinck. De 15 Wing was aanwezig met een C-130 (CH 11) met twee bemanningen (dag en nacht), een technisch detachement en een AMPT (Air Mobile Protection Team). Verder was er een RAVAIR-team van het Trainingscentrum voor Parachutisten.

De CH 11 vertrok op 26 augustus naar McChord en keerde terug op 15 augustus. De rest van het detachement vertrok met de A321 op 29 juli om terug te landen in Melsbroek op 15 augustus.

Gedurende de oefening voerde de C-130 twaalf operationele opdrachten uit, zowel bij dag als bij nacht (met nachtkijkers). Dit alles in internationaal verband, in een zeer realistisch operatiegebied en (soms) in een gesimuleerde vijandige omgeving. Tijdens de droppings werd samengewerkt met het RAVAIR Team. Het AMPT werd ingezet samen met teams van het Verenigd Koninkrijk.

Over de gehele periode werden in totaal 66 uren gevlogen waarvan 30 uren tijdens de oefening. De A321 vloog in totaal 49 uren minuten voor het vervoer van het detachement.

mobilité (Mobility Command Missions). Le deuxième but de l'exercice était d'exécuter un scénario de guerre réaliste. Celui-ci se composait de deux volets. La première partie concernait le déploiement des Special Forces, pour occuper et sécuriser les aéroports les plus importants. Ensuite, les différents appareils de transport apportaient des militaires, du matériel et des nourritures aux zones opérationnelles. Leur tâche comprenait également des missions d' Aeromedical Evacuation et Humanitarian Relief Operations (HUMRO).

Vingt-cinq pays, dont les plus importants sont USA, Australie, Canada, Nouvelle-Zélande, Corée du Sud, Pakistan, Colombie, Brésil, Royaume-Uni, France et Belgique, ont participé d'une manière ou d'une autre à l'un des exercices. Au total, 14 C-17A, 24 C-130, 2 KC10, 9 KC135, 1 KC-30A, 2 CASA-295 et 2 A400M ont été déployés.

La Belgique a participé avec un détachement de 50 hommes commandé par le Cdt Avi Heffinck. Le 15<sup>e</sup> Wing était présent avec un C-130 (CH 11) avec deux équipages (jour et nuit),



un détachement technique et un détachement AMPT (Air Mobile Protection Team). Il y avait également une équipe RAVAIR du Centre d'Entraînement des Parachutistes.

Le CH 11 a décollé vers McChord le 26 août et est retourné le 15 août. Le reste du détachement est parti avec l'A321 le 29 juillet pour atterrir à Melsbroek le 15 août.

Pendant l'exercice, le C-130 a effectué douze missions opérationnelles, tant de jour que de nuit (avec des lunettes de vision nocturnes). Tout cela dans un contexte international, dans un théâtre d'opération très réaliste et (parfois) dans un environnement hostile simulé. Pour les parachutages, on recevait le support de l'équipe RAVAIR. L'AMPT a été déployé avec des équipes du Royaume-Uni.

Sur toute la période, un total de 66 heures ont été effectuées pendant 30 heures d'exercice. Au total l'A321 a volé 49 heures pour le transport du détachement.



# Een blinde passagier, een waargebeurd verhaal

Door Jacques de Brouwer

**W**e zijn midden de jaren 70 en een C-130 wordt klaargemaakt voor een opdracht naar Corsica. De loadmaster Fernand Hollanders en de flight engineer Francis Dalcq inspecteren het vliegtuig zoals gewoonlijk voor een vlucht. De aandacht van de loadmaster wordt getrokken door kleine snippertjes papier. Gezien het vliegtuig enkele dagen geleden een grote kist vervoerd heeft die lange tijd in de loods heeft gestaan, denkt hij dat het wel eens een muis zou kunnen zijn die aan de oorzaak ligt van deze papiersnippers. Hij spreekt er de flight engineer over aan, en deze zegt hem dat een technisch handboek achtergelaten op een stoel door een techniker, ook sporen vertoont van geknabbel. Er wordt dus een inschrijving gedaan in de "Form One" van het vliegtuig en de Maintenance wordt verwittigd. Het antwoord komt snel en is onherroepelijk: "het is geen mechanisch defect en we beschikken niet over de geschikte werktuigen voor dit probleem. Wij zullen slechts kunnen tussenkomen als de muis de bekabeling beschadigd heeft en er een meetbaar defect is."

Een aanvraag wordt ingediend bij de infirmerie waar het antwoord even categoriek is: in de lijst van medicamenten waarover we beschikken is geen rattenvergift opgenomen, maar we stellen u voor een vlucht te maken op 30.000 voet, zonder pressurisatie en met de bemanning uitgerust met zuurstofmaskers. De muis heeft zuurstof nodig en zal dus uiteindelijk sterven door gemis aan dit heerlijk brouwsel." Een oefenvlucht wordt geprogrammeerd en gedurende een uur maakt het vliegtuig rondjes op 30.000 voet met de 5 bemanningsleden gehelmd en gemaskerd. Na de landing worden enkele kruimels kaas rondgestrooid in de laadruimte ten einde na te gaan of de muis nog steeds aanwezig is of gestorven door hypoxie, na een verblijf van meer dan een uur op 10.000 meter hoogte. Helaas, de dag nadien waren alle kaaskruimels opnieuw verdwenen. Maar het vliegtuig heeft zijn zendingen hernomen want, voor de Mission Planning, was het vliegtuig nog steeds in orde. Twee of drie dagen later zijn de papiersnippers weer opgedoken.

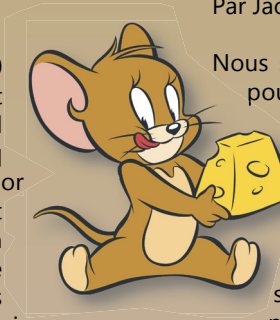
Na vruchteloos bij zijn overste aangedrongen te hebben om financiële steun te krijgen om het juiste materiaal aan te schaffen, heeft loadmaster Fernand zelf met eigen middelen een muizenval en een blok kaas gekocht. Daarna heeft hij nog enkele dagen moeten wachten om de val te plaatsen, omdat het vliegtuig nooit lang genoeg ter plaatse bleef om succes te garanderen. Het vliegtuig heeft zo dus vijftien dagen gevlogen met zijn blinde passagier aan boord. Na het plaatsen heeft de val zich enkele uren later over de muis gesloten.

Naar verluidt zou dit vliegtuig nog lange tijd hinder gehad hebben van kleine elektrische storingen: een instrument werkt met vertraging, soms trillingen van de indicaties, enz... Waarschijnlijk veroorzaakt door kleine beschadigingen en de draden die elkaar raakten of niet door de trillingen van het vliegtuig.

Kleine oorzaken kunnen soms grote gevolgen hebben, gelukkig liep echter deze keer alles goed af.

Onze gestructureerde organisatie heeft niet steeds een snelle oplossing voor kleine problemen en te dikwijls probeert men deze door te schuiven naar een andere dienst. Maar laten we niet op de pianist schieten en degenen bedanken die hun verantwoordelijkheid opnemen en snel kunnen handelen. Laten we geen schrik hebben om ook zo te handelen.

Bravo aan loadmaster Fernand Hollanders en flight engineer Francis Dalcq voor hun zin voor observatie en voor de genomen acties.



# Un passager clandestin, une histoire vraie!

Par Jacques de Brouwer

Nous sommes dans les années septante, un C130 est préparé pour une mission de transport vers la Corse. Le loadmaster Fernand Hollanders et le flight engineer Francis Dalcq inspectent l'avion comme d'habitude avant un vol. Le loadmaster a son regard attiré par des petits bouts de papier déchetés. Comme l'avion a effectué il y a quelques jours le transport d'une grande caisse qui avait trainé pendant longtemps dans le hangar, il se dit qu'une souris pourrait bien être à l'origine de ces déchets. Il en parle au flight engineer, qui lui raconte qu'un « Technical Order » de maintenance, laissée sur la banquette de l'avion par un mécanicien avait quelques pages grignotées. Une inscription est donc faite dans la «Form One» et la maintenance est prévenue. La réponse est rapide et sans appel : "Ce n'est pas une panne mécanique et nous n'avons pas l'outillage pour traiter ce problème" Nous ne pourrions intervenir que lorsque la souris aura mangé l'isolant des fils électriques et causé une panne détectable.

Une demande est introduite à l'infirmerie où la réponse est aussi catégorique : "Dans la liste des médicaments mis à notre disposition il n'y a pas de "mort aux rats" mais nous vous proposons d'effectuer un vol à 30.000 pieds en configuration dépressurisé avec l'équipage sous masques à oxygène". La souris ayant besoin d'oxygène pour vivre finira bien par mourir toute seule par manque de ce breuvage céleste ! Un vol d'entraînement est programmé et pendant une heure l'avion fait des ronds dans le ciel à 30.000 pieds avec les cinq membres d'équipages casqués et masqués. Après l'atterrissage, quelques miettes de fromage sont éparpillées dans le cargo afin de vérifier la présence ou la mort par hypoxie de la souris durant plus d'une heure de vol à 10.000 mètres d'altitude. Hélas, le lendemain toutes les miettes de fromage avaient disparu ! Mais l'avion a repris ses missions, car pour "mission planning", l'avion était toujours bon. Deux ou trois jours plus tard, des miettes de papiers sont réapparues. Après avoir vainement cherché un soutien financier auprès de ses chefs pour acheter l'outillage nécessaire, le loadmaster Fernand achète de ses propres deniers un piège à souris et un bloc de fromage. Ensuite il a fallu attendre encore quelques jours pour positionner le piège car l'avion ne restait pas suffisamment en place pour avoir une chance de succès. L'avion a ainsi volé durant quinze jours avec son passager clandestin. Lorsque ce fut fait, quelques heures plus tard, le piège s'était refermé sur la souris.

Il paraîtrait que cet avion aurait longtemps gardé de petites interférences électriques, par exemple : un instrument de mesure ne donne pas directement son indication, une aiguille d'instrument vibre légèrement par moments. Cela était dû probablement à un ou plusieurs fils légèrement égratignés et avec les vibrations de l'avion ces fils se séparaient où se touchaient.

Des petites causes peuvent avoir de graves conséquences. Heureusement tout s'est bien passé cette fois-ci. Notre organisation structurée n'a pas toujours une solution rapide pour les petits problèmes, et trop souvent on essaye de les passer à un autre service.

Ne tirons pas sur les pianistes mais remercions ceux qui savent prendre leurs responsabilités et agissent convenablement et rapidement. N'ayons pas peur de faire comme eux.

Bravo au loadmaster Fernand Hollanders et le flight engineer Francis Dalcq pour leur esprit d'observation et pour les actions entreprises.

**Geachte leden, Beste vrienden**

**Op vrijdag 13 oktober 2017 wordt U vriendelijk uitgenodigd op het  
traditioneel**

## **“Breugeliaans festijn”**

**dat uw “DAKOTA” jaarlijks organiseert met de steun van de 15Wing  
in de “Kwartiersmess”  
Haachtsesteenweg, 138  
1820 MELSBROEK**

**Afspraak in de MESS voor het aperitief vanaf 19.00 U - Buffet vanaf 20.00 U**

**Wij verzoeken om uw deelname te storten op rekening N° BE11 4381 0641  
2148 - BIC KREDBEBB van “DAKOTA v.z.w.  
Inschrijven voor 9 oktober 2017: [secretariaat@dakota15wing.be](mailto:secretariaat@dakota15wing.be),  
of tel. 02/7524650 (maandag en donderdag vanaf 10.00u)**

**Chers membres, Chers amis**

**Le vendredi 13 octobre 2017, vous êtes cordialement invités au  
traditionnel**

## **« Festin breughélien »**

**que votre “DAKOTA” organise annuellement avec le support du 15e Wing au  
“Mess du Quartier” - Chaussée de Haecht, 138 - 1820 MELSBROEK**

**Rendez-vous au MESS pour l'apéritif à partir de 19.00 Hr - Buffet à partir de  
20.00 Hr.**

**Prière de virer votre participation de € 30.00/personne au compte N° BE11  
4381 0641 2148 - BIC KREDBEBB de “DAKOTA a.s.b.l.**

**Inscriptions AVANT le 9 octobre 2017 : [secretariaat@dakota15wing.be](mailto:secretariaat@dakota15wing.be) ou  
02/7524650 (les lundis et jeudi à partir de 10.00 H)**

