



DAKOTA

News

73
Jan
2018



© BAF/BART ROSSELLE



Angola 1986

Operation Ruman

Tropical storm

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

Humanitaire zending Angola 1986
Mission humanitaire Angola 1986

Blz 16
Page 16

Operation Ruman

Blz 19
Page 19

Atlas Story, part 22

Blz 22
Page 22

Flight Sim en Dakota, deel 2
Flight Sim et Dakota, part 2

Blz 26
Page 26

15 Wing today

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

Openingsuren: maandag & donderdag,
van 14 tot 17U

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" :

15 Euro te storten op rekening nr. IBAN
BE11 4381 0641 2148 van de VZW

Website : www.dakota15wing.be

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

Rédaction :

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

Layout : André Janssens

Traduction : Isabelle Scheyvaerts,
Gilbert Desmet, Philippe Chapelle,
Marc Philips, Mich Mandl

Photos : Axel Vermeesch, archives
Centre Dakota, Tacha Hoeck,
Défense, Carl Hermans

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : René Hoeben

Adresse:

Dakota - 15 Wing Transport Aérien
Haachtsesteenweg 138
1820 Melsbroek

Tél : (02) 752 46 50

Fax : (02) 752 46 51

e-mail : secretariaat@dakota15wing.be

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

Cotisation annuelle de membre "Dakota"
: 15 Euro à verser sur le compte IBAN
BE11 4381 0641 2148 au nom de l'ASBL

Website : www.dakota15wing.be

Woord van de voorzitter



Mot du président

Traduction Isabelle Scheyvaerts

Laat me beginnen met als voorzitter, en in naam van al onze medewerkers, u en uw familie een gelukkig jaar 2018 toe te wensen. Wij danken u voor uw steun in het verleden en hopen op u te kunnen rekenen voor de volgende jaren. Aarzel dan ook niet uw vijftien euro lidgeld voor 2018 te storten zodat we u op 1 juni ons volgend nummer van Dakota News kunnen toezenden. Ik ben ervan overtuigd dat dit nummer van Dakota News u zal kunnen boeien met onze gebruikelijke rubrieken en enkele boeiende artikels. Het hoofdartikel is van Luitenant-generaal Vlieger b.d. Michel Mandl die verhaalt hoe hij in 1986, als commandant van de Tactische Luchtmacht (TAF), van nabij betrokken geraakte bij een humanitaire operatie van de 15 Wing in Angola. Onze A400M piloot Julien «Juju» Gillis zijn we dankbaar voor zijn artikel over de zending die hem vier maand geleden als boordcommandant van een RAF Atlas naar de Caraïben bracht. Deze gebeurde in het kader van de hulpverlening nadat het gebied getroffen werd door de orkanen Irma en Maria.

Carl Hermans u uit hoe u het moet aanpakken om met een persoonlijke flight simulator een DC3 te besturen. Vanaf dit nummer zal de belangrijke rubriek '15 Wing Today' opgesteld worden door luitenant-kolonel van het vliegwezen b.d. Jean-Louis Lejeune. Hij was de laatste jaren bevelhebber van Brussels Military Airport en dus uitstekend geplaatst om verslag te brengen over de vele activiteiten van de 15Wing. Ik ben dan ook uitermate verheugd hem te mogen verwelkomen in ons redactieteam en als vrijwillige medewerker van de vzw Dakota. Door deze overdracht komen we tegemoet aan de wens van Axel Vermeesch die na dertien jaar en vierenveertig Dakota News nummers het wat kalmer aan wilde doen. Hij blijft bestuurslid maar wenst zich nu met andere, minder stresserende zaken bezig te houden binnen onze vereniging. Axel is sinds eind 2004 de drijvende kracht geweest achter Dakota News en heeft het uitgebouwd tot een kwaliteitsvol tijdschrift dat door onze leden ten zeerste gewaardeerd wordt. Hij verdient hiervoor onze bewondering en onze oprechte felicitaties. Ik wens hem hartelijk te bedanken voor het geleverde werk en zie ernaar uit nog vele jaren met hem samen te werken.

René Hoeben
Voorzitter

Permettez-moi, en tant que président et au nom de tous nos collaborateurs, de vous souhaiter ainsi qu'à vos familles une bonne année 2018. Nous vous remercions pour votre soutien durant l'année écoulée et comptons sur vous dans les années à venir. N'hésitez donc pas à verser votre cotisation de quinze euro pour 2018 afin de recevoir le 1^{er} juin prochain votre nouveau numéro de Dakota News.

Je suis convaincu que ce numéro de Dakota News vous passionnera, tant par ses rubriques habituelles que par ses articles passionnants. L'article principal est signé par Lieutenant-général Aviateur e.r. Michel Mandl qui nous relate comment en 1986, alors qu'il était commandant de la Force Aérienne Tactique (TAF), il fut impliqué dans une opération humanitaire en Angola.

Nous remercions Julien «Juju» Gillis, notre pilote de l'A400M, pour son article sur la mission qui, il y a quatre mois, l'a amené aux Caraïbes en tant que commandant de bord d'un Atlas de la RAF. Cette mission cadrait dans le contexte de l'aide humanitaire après le passage des ouragans Irma et Maria sur la région.

Comme promis dans notre numéro précédent, notre collaborateur Carl Hermans nous explique comment s'y prendre pour piloter un DC3 en flight simulator personnel. A partir de ce numéro, la rubrique « 15 Wing Today » est rédigée par le lieutenant-colonel aviateur e.r. Jean-Louis Lejeune. Commandant du Brussels Military Airport durant ces dernières années, il est la personne toute indiquée pour rendre compte des nombreuses activités du 15 Wing. Je suis donc particulièrement heureux de lui souhaiter la bienvenue dans notre comité de rédaction ainsi qu'en tant que collaborateur bénévole de notre asbl Dakota.

Ce faisant nous répondons au vœux de Axel Vermeesch qui, après treize ans et quarante-quatre numéros de Dakota News, souhaite réduire ses activités. Il reste administrateur mais souhaite dorénavant se consacrer à d'autres activités moins stressantes au sein de notre association. Depuis 2004, Axel est l'élément moteur de notre Dakota News dont il a fait un magazine de qualité fort apprécié de nos membres. Pour cela, il mérite notre admiration et nos sincères félicitations. Je le remercie de tout cœur pour tout ce travail et me réjouis de poursuivre notre collaboration dans les années à venir.

René Hoeben
Président



Door Jos Ackermans & Axel Vermeesch

Par Axel Vermeesch et Jos Ackermans

Sinds de publicatie van onze vorige Dakota News konden de traditionele activiteiten in ons centrum blijven doorgaan: Jean Dries heeft de Sabena Modellers Club een tiental keren en de Para's 4 maal ontvangen, terwijl de Old Timers 3 recepties ter gelegenheid van hun maandelijkse vergaderingen organiseerden.

Tijdens de "Dag van de nieuwe inwoners" op zaterdag 16 september zorgden Hubert en Monica zoals vorige jaren voor de opvang en rondleiding van 2 groepen van een veertigtal nieuwe inwoners van Steenokkerzeel. Ze ontvingen hiervoor de bedanking/gelukwensen van het gemeentebestuur.

Vrijdag 13 oktober organiseerden wij ons traditioneel Breugelfeest. De 91 deelnemers genoten ook dit jaar in een kameraadschappelijke sfeer van een uitstekend warm/koud buffet. Ondanks hun zeer drukke agenda werd het alweer – met de toestemming van de

Depuis la publication de notre précédent Dakota News, les activités traditionnelles de notre centre se sont poursuivies: Jean Dries a reçu une dizaine de fois le Sabena Modellers Club et quatre fois les Para, tandis que les Old Timers ont organisé trois réceptions pour leurs réunions mensuelles.

Au cours de la «Journée des nouveaux habitants» le samedi 16 septembre, Hubert et Monica ont, comme les années précédentes, organisé l'accueil et la visite guidée de 2 groupes d'une quarantaine de nouveaux résidents de Steenokkerzeel. Pour cela, ils ont reçu les remerciements / félicitations du conseil municipal.

Vendredi 13 octobre, nous avons organisé notre traditionnelle Fête Breughélienne. Cette année aussi, les participants ont pu apprécier un excellent buffet chaud/froid dans une atmosphère amicale. Malgré leur emploi du temps très chargé, ce buffet était encore - avec la permission du commandant - préparé par le personnel du mess du 15Wing, ce dont nous les remercions chaleureusement!

Le vendredi 27 octobre, les victimes de notre Wing ont été commémorées lors de la «Journée du Souvenir» annuel organisée par le 15Wing et les Old Timers. La messe de souvenir dans la chapelle, avec une allocution du Col Avi e.r. Geirnaert (président des Old Timers) a été suivie par la cérémonie officielle au monument avec un hommage militaire. Le Chef de Corps s'est adressé aux invités et les représentants, entre autres, du 15Wing, du DAKOTA, des Para's, des Old Timers et de l'attaché de l'armée de l'air néerlandaise ont déposé des fleurs sur les pierres commémoratives respectives. Ensuite, les participants



Korpsoverste- voorbereid door het Messpersoneel van de 15 Wing, waarvoor onze hartelijke dank!

Op vrijdag 27 oktober werden de verongelukte bemanningsleden van onze Wing herdacht tijdens de jaarlijkse

ont été réceptionnés dans notre salle de réunion par nos bénévoles, pour se diriger ensuite au mess, où les anciens de nos interventions au Congo ont pu profiter d'une "Moambe" typique, ou un plat de poulet alternatif

"Remembrance Day" die de 15 Wing samen met de Old Timers organiseerde. Na de mis in de kapel, met een toespraak van Kol VI o.r. Geirnaert (voorzitter van de Old Timers) volgde de plechtigheid met militair eerbetoon aan het monument. De Korpsoverste sprak er de genodigden toe en vertegenwoordigers van onder andere de 15 Wing, DAKOTA, Para's, Old Timers en de Nederlandse luchtmacht attaché legden bloemen neer aan de respectievelijke gedenksteden. Nadien werd het gezelschap voor een receptie in onze ontmoetingsruimte



opgevangen door onze vrijwilligers, vooraleer de kenners van ons Kongo-verleden in de mess konden genieten van een typische "Moambe" (of een alternatief kippengerecht voor wie dat niet zo op prijs stelde...)

Zoals vorige jaren ging Jos naar de 11 november viering van de Oud-strijders in NIEUWRODE, en legde er een krans neer aan het gedenkteken van de noodlanding van de RAF Wellington (gestationeerd in Melsbroek) op 21 april 1945.

Op woensdag 6 december deed Sint Niklaas zijn jaarlijkse ronde in de 15 Wing, die hij in de late namiddag afsloot in het Nationaal Multiple Sclerose Centrum van Melsbroek (NMSC). Na die vermoeiende dag kwam hij met zijn gevolg uitblazen in ons Centrum, waar Jean hem de inhoud van "ons negertje" en onze traditionele bijdrage voor zijn goede werking overhandigde. Al onze vrijwillige medewerkers stonden blijkbaar op een goed blaadje bij hem, want hij liet voor elk van hen een zakje lekkers achter.

De week nadien organiseerde de Ladiesclub hun jaarlijkse Kerstthee. Jean zorgde voor de eerste opvang en "mise-en-place", terwijl Marc nadien alles in goede banen leidde, en hun jaarlijkse enveloppe met steun aan onze werking in ontvangst mocht nemen, waarvoor onze hartelijkste dank.

Tijdens de traditionele "kaas en wijn" waarmee wij op maandag 8 januari het nieuwe jaar ingezet hebben, wisselden onze vrijwillige medewerkers hun beste wensen uit, en werden er plannen voor 2018



pour ceux qui l'appréciaient moins.

Comme les années précédentes, Jos s'est rendu à NIEUWRODE le 11 novembre pour la célébration des Anciens Combattants et y a déposé une gerbe au mémorial de l'atterrissage forcé du Wellington de la RAF (stationné à Melsbroek) le 21 avril 1945.

Le mercredi 6 décembre, Saint Nicolas a fait sa tournée annuelle au 15Wing, qu'il a terminé en fin d'après-midi au Centre National de la Sclérose en Plaques à Melsbroek (NMSC). Après cette journée épuisante, Saint Nicolas et sa suite sont venus se détendre dans notre Centre, où Jean lui a remis le contenu de notre tirelire, ainsi que notre contribution traditionnelle pour ses bonnes ?uvres. Apparemment, tous nos volontaires ont été très sages cette année-ci, puisqu'il a déposé un sachet de gourmandises pour chacun d'eux.

La semaine suivante, le Ladies club a organisé son thé de Noël annuel. Jean a pris soin de la réception initiale et de la mise en place, tandis que Marc l'a relayé pour en assurer le bon déroulement. Il a aussi reçu l'enveloppe annuelle avec leur soutien pour nos activités, ce dont nous les remercions vivement.

Au cours du traditionnel "fromage et vin" avec lequel

nous avons débuté la nouvelle année le lundi 8 janvier, nos collaborateurs volontaires ont échangé leurs meilleurs vœux, et élaboré et discuté des plans ambitieux pour 2018.

gesmeed en besproken.

Het Restore-team

De werken aan de vliegtuigen werden vanaf eind oktober op een laag pitje gezet omdat onze "stockageruimte" in blok 24 vrijgemaakt moest worden. Een klein gedeelte werd verhuisd naar het Doc Centrum, en de rest naar een lokaal in blok 34 waarvoor Jean de toelating verkregen had. Uitstekende gelegenheid tot triëren en eventueel wegwerken van dubbele en/of onbelangrijke voorwerpen. Op die manier kunnen wij 2018 verder gaan met de afwerking van de binnenruimte van de vliegtuigen en (zodra de meteo het toestaat en de nodige verf beschikbaar is) eindelijk met het opnieuw schilderen van onze Pembroke!

Informatietechnologie voor het documentatiecentrum

De snelle TELENET verbinding heeft onze internet problemen opgelost en werkt tot ieders voldoening. Om de veiligheid van onze digitale informatie en het gebruiksgemak van ons netwerk te verzekeren besliste het bestuur tot aankoop en installatie van een performant NAS station, dat begin 2018 operationeel zal zijn.

Wij hebben echter een probleem met het omzetten van onze uitgebreide VCR videotheek naar modernere DVD. Het apparaat dat Marc daarvoor gebruikte heeft na maanden intensief gebruik de geest gegeven, en wij vinden niets dergelijks meer op de markt... Kan één van onze lezers ons nog een degelijke en betrouwbare "VCR to DVD recorder" bezorgen? Laat het ons dan zo snel mogelijk weten (bij voorkeur via secretariaat@dakota15wing.be)

De Warmste Week van de VRT

Op woensdag 20 december nam onze VZW Dakota deel aan het kleinschalig initiatief van drie jonge onderofficieren



van de 15 Wing: Tim Mathys, Mira Meiressone en Kathleen Mathei. De stand van Dakota werd in de Mess 15 Wing opgericht/en bemand door onze medewerkers Axel Vermeesch (zeer effectief bijgestaan door zijn kleindochter Charlotte), Bart Daems en Wilfried Vandijck. Zij verkochten vooral boeken en tijdschriften over de geschiedenis van de 15 Wing. De winst werd overgemaakt aan Tim Mathys voor het goede doel, de VZW Den Dries uit Evergem die personen met een verstandelijke beperking begeleidt bij het wonen en werken.

VZW Dakota dankt:

Familie Van Gimmeken die ons een fotoalbum bezorgde van hun bezoek aan Dakota in mei.

L'équipe « Restore »

Depuis la fin du mois d'octobre, les travaux aux avions ont été mis au ralenti parce que notre «espace de stockage» dans le bloc 24 devait être libéré. Une petite partie a été déplacée vers notre centre de doc, et le reste vers un local au bloc 34, pour lequel Jean avait obtenu l'autorisation. Excellente opportunité de tri et éventuellement d'élimination d'objets dupliqués et / ou sans importance. De cette façon, en 2018, nous pourrions continuer l'achèvement de l'intérieur des avions et (dès que la météo le permet et la peinture nécessaire est disponible) enfin repeindre notre Pembroke!

Technologie informatique pour le centre de documentation

La connexion rapide TELENET a résolu nos problèmes internet et fonctionne désormais à la satisfaction de tous. Pour assurer la sécurité de nos informations numériques et la facilité d'utilisation de notre réseau, le conseil a décidé d'acheter et d'installer une station NAS performante, qui sera opérationnelle au début de 2018.

Cependant, nous avons un problème avec la conversion de notre vaste vidéothèque VCR en DVD's plus modernes. L'appareil que Marc a utilisé pour cela très intensivement pendant des mois a rendu l'âme, et nous ne trouvons plus rien de semblable sur le marché... Un de nos lecteurs pourrait-il nous fournir un magnétoscope "VCR à DVD" adéquat et fiable? Faites-nous le savoir dès que possible (de préférence par courrier au secretariaat@dakota15wing.be).

De Warmste Week van de VRT (action équivalente de Viva for Life à la RTBF)

Le mercredi 20 décembre, notre a.s.b.l. Dakota a pris part à l'initiative à petite échelle de trois jeunes sous-officiers du



Jean-Marie Collignon voor het schenken van replica van twintig pilootenhorloges die gedurende WW II door de geallieerden of door de vijand gebruikt werden. Hij maakte kennis met onze vereniging gedurende het "Bezoek van de nieuwe inwoners van de Gemeente Steenokkerzeel" in september.

Kamiel Wyckaert (ancien van de 15 Wing) bracht ons een affiche, in 1885 op jute gedrukt voor "Sport Aéronautique", met luchtballonnen en parachutisten van voor de tijd dat een vliegtuig voor het eerst van de grond ging op 17 december 1903.

Leden schrijven ons

Paul Balduck: Bezoek op 28 september 2017 OKRA Winksele-Delle, veel dank aan uw medewerker Pierre Sellekaert die er voor zorgde en hen die ons in de Wing en in Dakota rondleidden.

Willy Coen (ancien 15 Wing): In DAKOTA News nr 72 blz werd vermeld dat mijn vader bij de FATAC was als plaatslager en schilder. Bij de FATAC schilderde hij letters en kentekens op de vliegtuigen herstelde hij de bewegende delen van vleugels en staartvlak met canvas. In het Frans was zijn functie "entoileur-bacheur-peintre". Jammer dat de foto waarvan sprake in de tekst vergeten werd! (nvdr : niet vergeten, weggevalen door technische fout!)



15Wing: Tim Mathys, Mira Meiressone et Kathleen Mathei. Le stand Dakota au Mess du 15Wing a été mis en place/équipé par Messieurs Axel Vermeesch (très efficacement assisté par sa petite-fille Charlotte), Bart Daems et Wilfried Vandijck. Ils vendaient principalement des livres et des magazines sur l'histoire du 15 Wing. Le bénéfice a été transféré à Tim Mathys pour l'a.s.b.l. Den Dries à Evergem, une bonne ?uvre qui accompagne des personnes avec un handicap mental à résoudre leurs problèmes d'habitation et de travail.

L'a.s.b.l. DAKOTA remercie :

La famille Van Gimmeken qui nous a donné un album photo de leur visite au Dakota en mai.

Jean-Marie Collignon pour avoir fait don de répliques de vingt montres pilotes utilisées durant la Seconde Guerre mondiale par les Alliés ou par l'ennemi. Il a fait la connaissance de notre association lors de la "Visite des nouveaux résidents de la municipalité de Steenokkerzeel" en septembre.

Kamiel Wyckaert (ancien du 15 Wing) qui nous a apporté une affiche, imprimée sur jute en 1885 pour "Sport Aéronautique", avec des ballons et des parachutistes d'avant le premier décollage d'un avion le 17 décembre 1903.

Des membres nous écrivent

Paul Balduck: Visite d' OKRA Winksele-Delle le 28 septembre 2017 : un grand merci à votre volontaire Pierre Sellekaert qui s'est occupé de l'organisation et à ceux qui ont réalisé notre visite guidée au Wing et au Dakota.

Willy Coen (ancien du 15Wing): à la page Nr 7 du DAKOTA News n ° 72 est mentionné que mon père était à la FATAC en tant que tôlier et peintre d'avions. A la FATAC, il a peint des lettres et des insignes sur les avions, il a réparé les parties mobiles des ailes et de la queue avec de la toile. En français, sa fonction était "entoileur-bacheur-peintre". Dommage que la photo mentionnée dans le texte ait été oubliée! (disparue par erreur technique!)



**Dakota
Members
and
board...**

Twintig jaar geleden, een humanitaire zending in Angola

Il y a vingt ans, une mission humanitaire en Angola

Humanitarian! You said humanitarian... of « Kort op de bal! »

Door Michel Mandl
Lid van de Académie de l'Air et de l'Espace (Frankrijk)

De laatste week van september 2017 lezen we in de pers dat de Angolese President José Eduardo dos Santos, in functie sinds 38 jaar, beslist heeft de fakkel door te geven. Zijn minister van Defensie, Generaal João Lourenço, volgt hem op. Deze informatie brengt me een twintigtal jaren terug...

Gedurende verschillende decennia, heeft de Luchtmacht er een erezaak van gemaakt actief deel te nemen aan opdrachten met een humanitair karakter, voornamelijk met onze C-130 Hercules. Sinds 1996, heb ik me persoonlijk rekenschap kunnen geven van de complexiteit van dergelijke zendingen, onder andere in Soedan.

Humanitarian! You said humanitarian... ou « La balle au bond ! »

Par Michel Mandl
Membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace (France)

La dernière semaine de septembre 2017, nous apprenons par la presse que le Président angolais José Eduardo dos Santos, en poste depuis 38 ans, a décidé de passer le flambeau. Son Ministre de la Défense, le Général João Lourenço, lui succède. Cette information me ramène quelque vingt ans en arrière...

Pendant plusieurs décennies, la Force aérienne s'est fait un point d'honneur à participer activement à des missions à caractère humanitaire essentiellement avec nos C-130 Hercules. En tant que commandant de la Force aérienne tactique (TAF) depuis 1996, j'ai personnellement pu me rendre compte de la complexité de telles missions, notamment au Soudan.

In december 1998 hebben we sinds enkele maanden een C-130 opererend in Angola op vraag van de Europese organisatie ECHO (European Civil Protection and Humanitarian Operations). Het is met de medewerking van onze vroegere collega en vriend, Poly Stevens (de Air Transport Advisor bij ECHO) dat deze operaties georganiseerd werden. Ter plaatse, in Luanda, onderverhuurd ECHO de beschikbaarheid van ons toestel aan verschillende NGO's. De bemanning en het personeel blijven ongeveer een maand ter plaatse. Daar ik in het 20ste Smaldeel regelmatig vlieg als copiloot C-130, verneem ik gedurende informele gesprekken dat de werkomstandigheden er zeer moeilijk zijn. Meestal wordt het gebrek aan samenwerking van de Angolese autoriteiten aangeklaagd. Dat brengt er me toe me persoonlijk, en officieel deze keer, te interesseren in het

En décembre 1998, nous avons depuis quelques mois un C-130 opérant en Angola à la demande de l'organisation européenne ECHO (European Civil Protection and Humanitarian Operations). C'est avec la collaboration de notre ancien collègue et ami, Poly Stevens (l'Air Transport Advisor chez ECHO) que ces opérations ont été organisées. Sur place, à Luanda, ECHO sous-traite la disponibilité de notre appareil à diverses ONG. L'équipage et le personnel de soutien reste en général un mois en place. Comme je vole régulièrement à la 20e Escadrille comme copilote C-130, il me revient lors de discussions informelles que les conditions d'opération sont fort difficiles. La plupart du temps, le manque de coopération des autorités angolaises est mis en cause. Cela m'amène à m'intéresser personnellement et officiellement cette fois au déroulement



verloop van deze zendingen. Ik heb onder meer gevraagd dat ik, bij zijn terugkeer, onmiddellijk een geschreven verslag van de boordcommandant zou ontvangen. Het verslag dat Kapitein Bart Praet me overhandigt op maandag 7 december 1998 doet me in actie schieten. De nieuwe bemanning met Commandant Stef Buyse als boordcommandant is reeds ter plaatse.

Kleine parenthese: buiten de verschillende cursussen gevolgd als hoofdofficier om ons voor te bereiden op de uitoefening van de bevelvoering, herinner ik me ook een onderhoud dat ik tien jaar voordien had met de minister van Defensie, de heer François-Xavier de Donnea. Ik heb het Kabinet verhoogd als attaché en na enkele maanden word ik door omstandigheden benoemd als adjunct-kabinetschef! Ik heb nog steeds maar de graad van luitenant-kolonel; Het is de eerste keer dat ik me in tête-à-tête bevind met de minister. Hij legt me uit dat hij van mij een proactieve houding verwacht en voegt eraan toe: "Je moet kort op de bal spelen" Het gebaar bij het woord voegend klopt hij met de hand op zijn bureel! Ik zit op de rand van mijn stoel... een stoel op wieltjes! Ik schrik op! De stoel verdwijnt naar achter en ik bevind me onder het bureel. Het potsierlijke van de situatie begrijpend zegt de minister zoiets als "Waar ga je naartoe? Blijf bij mij!" Een ervaring als die markeert meer dan een cursus.

Wanneer ik het verslag van Bart Praet lees, besef ik dat we "kort op de bal" moeten spelen. Op vrijdag 11 december brengt een SABENA vlucht me tijdens de avond naar Luanda en de volgende dag ga ik mee als copiloot met de zending die ons naar Lubango in het zuiden van Angola brengt. De dag voordien werd ik opgevangen door de raadgever van de Ambassade. Wachtende op mijn koffer hebben we enkele woorden kunnen uitwisselen. Gezien de verslagen die me bereiken tamelijk onrustwekkend zijn, breng ik hem op de hoogte van de reden van mijn bezoek. Hij bevestigt me inderdaad dat de werkomstandigheden verre van ideaal zijn en voegt er met stille stem aan toe: "Het zal er niet beter op worden, want sinds deze morgen zijn we in oorlog." Ik zei bij mezelf dat ik op geen beter ogenblik had kunnen komen. Wanneer ik hem vraag of de bemanning op de hoogte is...geeft hij me een negatief antwoord. Dit verwonderd me amper!

Korte historische context

Bij de onafhankelijkheid van Angola in 1975 wordt de macht overgedragen aan de MPLA (Volksbeweging voor de Bevrijding van Angola) en José Eduardo dos Santos wordt de eerste president in 1979. Een procommunistisch regime gesteund door de Sovjet-Unie en Cuba is in plaats. Jonas Savimbi en zijn UNITA-beweging starten een echte burgeroorlog. Aanvankelijk wordt hij gesteund door Zuid-Afrika en de Verenigde Staten. Bij het einde van de koude oorlog, in 1994, schorten ze hun steun aan UNITA op en erkennen officieel dos Santos en de regering MPLA als de officiële uitvoerende macht in Angola.

Die zaterdag 12 december heb ik dus de plaats ingenomen van de copiloot, luitenant Christijn de Ribeaucourt, hem uitleggend dat het maar voor twee of drie dagen zou zijn, de tijd om me rekening te geven van de werkomstandigheden. Tijdens de vluchtplanning realiseer ik me dat de

de ces missions. J'ai notamment demandé qu'à son retour, je reçoive immédiatement un rapport manuscrit du commandant de bord. Le compte-rendu que le Capitaine Bart Praet me transmet le lundi 7 décembre 1998 me pousse à agir. Le nouvel équipage avec le Commandant Stef Buyse comme commandant de bord est déjà en place.

Petite parenthèse : outre les différents cours suivis comme officier supérieur en vue de nous préparer à l'exercice du commandement, je me souviens sans doute aussi d'une entrevue dix ans plus tôt avec le Ministre de la Défense, Monsieur François-Xavier de Donnea. Je suis entré au Cabinet comme attaché et après quelques mois, les circonstances m'amènent à être nommé Chef de Cabinet adjoint ! Je n'ai toujours que le grade de lieutenant-colonel. C'est la première fois que je me trouve en tête à tête avec le Ministre. Il m'explique qu'il attend de moi une attitude proactive et ajoute : « Il faut prendre la balle au bond ! » Joignant le geste à la parole, il frappe son bureau de la main ! Je suis assis sur le devant de ma chaise... une chaise à roulette ! Je sursaute. La chaise se dérobe et je me retrouve sous son bureau. Comprenant le cocasse de la situation, le ministre me lance quelque chose du genre : « Où allez-vous ? Restez avec moi ! » Une telle expérience marque plus que n'importe quel cours !

Lorsque je lis le rapport de Bart Praet, je me dis qu'il faut saisir « la balle au bond ». Le vendredi 11 décembre, un vol Sabena m'amène en soirée à Luanda et le lendemain, je participe comme copilote à la mission qui nous conduit à Lubango au sud de l'Angola.

La veille, à l'aéroport, j'ai été accueilli par le conseiller de l'Ambassade. En attendant ma valise, nous avons le temps d'échanger quelques propos. Je lui fais part de la raison de ma visite vu que les rapports qui me parviennent sont assez inquiétants. Il me confirme effectivement que les conditions de travail sont loin d'être idéales et d'ajouter en baissant la voix : « Cela ne va pas s'améliorer, car depuis ce matin nous sommes en guerre ! »

Je me dis que je ne pouvais arriver à meilleure moment. Lorsque je lui demande si l'équipage est au courant..., il me répond par la négative. Cela m'étonne à peine !

Contexte historique succinct

Lors de l'indépendance de l'Angola en 1975, le pouvoir portugais est transféré au MPLA (Mouvement pour la





bemanning maar over weinig informatie beschikt, want alles gaat via de Angolese autoriteiten. Ook geen sprake van een geactualiseerde "intelligence" briefing. Oorlog of geen oorlog..., wij doen het humanitaire! Wat betreft de dagelijkse zendingsverslagen, ze worden via fax vanuit het hotel verzonden. Dat beperkt zich trouwens tot het strikte minimum zonder commentaar of beoordeling.

Die dag zijn er twee bestemmingen voorzien gedurende de zending: Malanga in het oosten en Lubango in het zuiden. De ladingen zijn dus in het vliegtuig geplaatst in functie van de bestemmingen. We hebben ook enkele passagiers..., medewerkers van de een of de andere NGO en een vriendelijke kleine zuster die naar de eerste bestemming moet.

Bijzonderheid of tergende maatregel: het eerste radiocontact moet plaatsvinden twee uur voor het starten van de motoren. Zo begint een lange wachtperiode met voor de bemanning als gevolg onnodig lange prestaties. Aangekomen boven Malanga slagen we er niet in radiocontact te maken. Er is dus geen sprake van om te dalen. Indien in het verleden de boordcommandant soms de vrijheid kon nemen deze regel te overtreden, dan spreekt het voor zichzelf dat het in deze omstandigheden absoluut niet kan. We moeten dus beslissen door te vliegen naar Lubango.

Deze keer wordt er contact gelegd en de landing verloopt normaal. Het ontladen is natuurlijk ingewikkeld door het feit dat we niet kunnen landen in Malanga, maar de loadmaster is ervaren genoeg zodat we niet te veel tijd verliezen. Het zustertje is natuurlijk zeer verwonderd niet op haar bestemming aan te komen. We nemen haar terug mee naar Luanda.

De volgende dag zijn er twee zendingen voorzien: we vertrekken 's morgens opnieuw naar Malange en Luena, in het zuidoosten, is voorzien in de namiddag. We vervoeren voornamelijk bouwmaterialen. Dus niet echt humanitaire hulp die men als dringend zou kunnen kwalificeren: buizen in pvc, kruiwagens, cement, prikkeldraad, ...

10

libération de l'Angola) et José Eduardo dos Santos en devient le président en 1979. Un régime procommuniste soutenu par l'Union Soviétique et Cuba est en place. Jonas Savimbi et son mouvement l'UNITA déclenchent une véritable guerre civile. Il est soutenu dans un premier temps par l'Afrique du Sud et les États-Unis. À la fin de la guerre froide, en 1994, ces derniers suspendent leur soutien à l'UNITA et reconnaissent officiellement dos Santos et le gouvernement MPLA en tant qu'instances exécutives officielles de la République d'Angola.

Ce samedi 12 décembre, j'ai donc pris la place du copilote, le Lieutenant Christijn de Ribeaucourt, en lui expliquant que ce n'était que pour deux ou trois jours, le temps de me rendre compte des conditions de travail.

Au cours de la planification du vol, je réalise qu'en fait l'équipage ne dispose que de peu d'informations car tout passe par les autorités angolaises. Pas question non plus de briefing « intelligence » actualisé. Guerre ou pas guerre..., nous faisons de l'humanitaire ! Quant aux rapports journaliers de mission, ils sont envoyés par téléfax au départ de l'hôtel. Cela se limite bien sûr au strict minimum, sans aucun commentaire ou appréciation.

Ce jour-là, deux destinations sont prévues au cours de la mission : Malange à l'est et Lubango au sud. Les chargements sont donc positionnés dans l'avion en fonction des destinations. Nous avons également quelques passagers..., des collaborateurs de l'une ou l'autre ONG et une gentille petite sœur qui se rend à la première destination.

Particularité ou « mesure vexatoire » : le premier contact radio doit avoir lieu deux heures avant la mise en route. Une période d'attente débute ainsi pour l'équipage avec comme conséquence des heures de prestations inutilement longues. Arrivé au-dessus de Malange, nous ne parvenons pas à établir le contact radio. Il n'est donc pas question de descendre. Si par le passé, le commandant de bord pouvait prendre la liberté d'enfreindre parfois cette règle, il va de soi que dans les conditions présentes, il ne peut en être



question. Il faut donc nous résoudre à poursuivre le vol vers Lubango.

Cette fois, le contact est établi et l'atterrissage s'effectue normalement. Le déchargement est bien sûr compliqué

We zijn zeer vroeg ter plaatse en na het eerste radiocontact hebben we de tijd gade te slagen wat er rond ons gebeurt. We worden verwend. Verbijsterd wonen we een komen en gaan bij van Russische transportvliegtuigen die vliegtuigen en helikopters ontladen. We wagen ons aan enkele foto's... Mig 23 worden ontladen op een honderdtal meters van ons vliegtuig. Naast ons staat een Hind helikopter klaar om operaties uit te voeren. Ik begrijp dat we voor de Angolezen "pottenkijkers" zijn... die ze liever kwijt zouden zijn.

De parking krioelt van militaire vliegtuigen die zich zo goed als mogelijk naast elkaar opstellen. Rechts van ons twee Russische Antonov AN12-Cub die onmiskenbaar daar niet zijn om het humanitaire te doen. Ze hebben blijkbaar ook niet dezelfde restricties. Pas geïnstalleerd in het vliegtuig start de bemanning en verlaat de parking.

Die morgen heb ik de gelegenheid kennis te maken met een kleine bezoeker die goed gekend is door de bemanning: de limpiabotas (schoenpoetsers). Hij moet nog geen tien jaar zijn. Alle dagen steekt hij het vliegveld over om te komen werken. Hij beschikt over een doek en een doos zwarte schoensmeer. Met mijn suède botten kan ik hem niet van dienst zijn maar ik leg hem uit dat hij misschien wat kan aandringen bij mijn collega's (die ik hiervan op de hoogte gebracht had) tot ze akkoord gaan om hun schoenen te laten poetsen.

We zijn blijkbaar milde klanten want vanaf de volgende dag komt hij volledig in het nieuw terug: T-shirt, short en nieuwe sandalen. Fier zegt hij me: "Hoje è dia de festa" ... Hij had eenvoudigweg verlof genomen om ons zijn nieuwe kleren te tonen.

In Malange ontladen we eindelijk de lading van de vorige dag en ons zusterje is heel gelukkig op haar bestemming toe te komen.

Ik herinner me zeer goed de volgend bestemming, Luena, want we worden er geconfronteerd met een schouwspel dat ons hart breekt; tijdens het afladen zien we een grote militaire vrachtwagen, op hoge wielen, van Russische origine, opduiken volgepropt met een vijftigtal kinderen. Het zijn, zoals de verantwoordelijke die de lading komt in ontvangst nemen voor zijn ONG ons uitlegt, kindsoldaten. In de omliggende dorpen zijn alle kinderen van ongeveer twaalf jaar gedurende de nacht meegenomen. Een man gewapend met een machinegeweer klimt uit de vrachtwagen. Hij komt dichtbij en tracht ons uit te leggen dat hij aan boord van het vliegtuig wil om naar Luena te gaan. Zijn ogen zijn roodachtig en blinkend, hij is duidelijk onder de invloed van alcohol of een lokale drug. Stef legt hem uit dat hij zich moet wenden tot zijn chefs en dat wij die beslissing niet mogen nemen... Hij grinnikt, denkt na en gaat dan zijn vrachtwagen verwoegen. Wat een triest schouwspel deze kinderen geparkeerd in die vrachtwagen als dieren.

Van Luena brengen we toch Fra Giorgio mee, een Italiaanse monnik die enkele woorden Frans brabbelt. Hij legt uit dat hij terugkeert naar zijn land. Met als enige bagage een sporttas, zijn rosse baard, zijn bruine driekwart pij met



par le fait que nous n'avons pu atterrir à Malange, mais le loadmaster a suffisamment d'expérience pour que nous ne perdions pas trop de temps. La petite sœur est bien sûr fort étonnée de ne pas arriver à destination. Nous la ramenons donc à Luanda.

Le lendemain, deux missions sont prévues : nous repartons pour Malange le matin et Luena au sud-est est prévu l'après-midi. Nous transportons essentiellement des matériaux de construction. Donc, pas vraiment de l'aide humanitaire que je qualifierais d'urgente : des tuyaux en PVC, des brouettes, du ciment, du fil de fer barbelé, etc.

Nous sommes de très bonne heure à pied d'œuvre et après le premier contact radio, nous avons le temps d'observer ce qui se passe autour de nous. Nous sommes gâtés. Nous assistons ébahis à la noria d'avions de transport russes qui déchargent avions et hélicoptères. Nous risquons quelques photos... Des Mig-23 viennent d'être débarqués à une centaine de mètres de notre avion. À côté de nous, un hélicoptère Hind est prêt à entrer en opérations. Je comprends que pour les Angolais, nous sommes des « pottekijkers »... dont ils se passeraient bien.

Le parking grouille d'avions militaires qui se positionnent le mieux possible les uns à côté des autres. À notre droite, deux Antonov AN-12 Cub russes qui manifestement ne sont pas là pour faire de l'humanitaire. Ils n'ont apparemment pas les mêmes restrictions. À peine installé dans le cockpit, le crew démarre et quitte le parking.

Ce matin, j'ai l'occasion de faire connaissance avec un petit visiteur qui est bien connu de l'équipage : le limpiabotas (cireur de chaussures). Il ne doit pas avoir dix ans. Tous les jours, il traverse l'aérodrome pour venir travailler. Il dispose d'un chiffon et d'une boîte de cirage noir. Avec mes bottes en daim, je ne puis lui être utile mais je lui explique qu'il peut insister auprès des collègues (que j'ai mis dans le coup) jusqu'à ce qu'ils acceptent de se faire cirer les chaussures.

Nous sommes manifestement des clients généreux, car dès le lendemain, il revient habillé de neuf, T-shirt, short et nouvelles sandales. Il m'explique tout fier : « Hoje è dia de festa »... Il a pris congé et est venu tout simplement nous montrer ses nouveaux habits !

À Malange, nous déchargeons finalement la cargaison emportée la veille et notre petite sœur est toute heureuse

dikke koord als gordel, zijn sandalen alsook zijn gespierde en behaarde kuiten, ziet hij eruit als een figurant uit een serie B-film...

Maandag 14 december in Luanda, begeven we ons zoals gewoonlijk naar het vliegveld, maar zeer snel vernemen we dat de opdracht afgelast is.

Op het tarmac, naast ons, is de plaats leeg. Enkele Russische mekaniekers zijn gezeten op de grond. Ik ga ze groeten. Zeer snel vertrouwd een van hen me toe dat de AN-12 Cub



die ze onderhouden niet teruggekeerd is. Het gebaar bij het woord voegend doet hij: "Ta ta ta ta" en simuleert hij met de handen het vuren van een machinegeweer. Neergeschoten! Een vliegtuig werd neergehaald en voegt eraan toe "Kito". Ik betuig hun natuurlijk mijn medeleven en laat ze achter met hun droefheid... In feite gaat het over Kuito, een vliegveld in het centrum van Angola. Die dag diende we te gaan naar een plaats op een dertigtal mijlen van Kuito...

Die avond hebben we even tijd om langs de bar van het hotel te gaan. De bemanning ontmoet er regelmatig de piloten van Aviation Sans Frontières (ASF). Ik maak kennis. Sedert enkele dagen blijft hun Cessna 206 op de grond. Er zijn minder en minder NGO's die nog in de regio opereren. Ik begrijp dat we voor hen min of meer spelbrekers zijn.

Mbanza Congo: vandaag 15 december is de zending beperkt tot een vlucht naar Mbanza Congo, in het noorden van Angola, op de grens met de Democratische Republiek Congo. Het radiocontact, met de lokale verantwoordelijke van de NGO voor wie de lading bestemd is, is gemaakt.

We beginnen in spiraal te dalen om onze kwetsbaarheid voor kleine wapens te verminderen. Delicaat maneuver voor een piste van 900 m. en zoals we zullen ondervinden, een lichte rugwind... Bij de "touch down" zal Stef de maximaal moeten remmen om het toestel tot stilstand te brengen op het einde van de piste. Wij ontruimen de piste en parkeren het toestel op het einde van een "taxi-track" dicht bij de piste. De flight-engineer is onmiddellijk uitgestegen om het landingsstel na te zien. Het linker stel is oververhit. Dit bevestigt zich enkele ogenblikken later wanneer het automatisch leegloopsysteem van het voorste wiel

d'arriver à destination.

Je me souviens fort bien de la destination suivante, Luena, car nous y sommes confrontés avec une scène qui nous fend le cœur. Lors du déchargement, nous voyons apparaître un gros camion militaire d'origine russe, très haut sur patte, bondé d'une cinquantaine d'enfants. Des enfants-soldats comme nous l'explique le responsable venu réceptionner le matériel pour son ONG. Dans les villages environnants, tous les enfants de plus d'une douzaine d'années ont été emmenés au cours de la nuit. Un homme armé d'une mitrailleuse descend du camion. Il se rapproche de nous et essaye de nous faire comprendre qu'il veut monter à bord de l'avion pour se rendre à Luanda. Les yeux rougis et brillants, il est manifestement sous l'effet de l'alcool ou d'une drogue locale. Stef lui explique qu'il doit s'adresser à ses chefs et que nous ne pouvons prendre cette décision... Il ricane, réfléchit puis s'en va rejoindre son camion. Quelle triste scène que ces enfants parqués dans ce camion comme des animaux.

De Luena, nous ramenons toutefois Fra Giorgio, un moine italien qui baragouine quelques mots de français. Il nous explique qu'il rentre au pays. Avec un sac de sport pour tout bagage, sa barbe rousse, sa bure trois quart avec grand cordon en ceinture qui laisse apparaître ses sandales ainsi que ses mollets musclés et poilus, il a tout d'un figurant de film de série B...

Le lundi 14 décembre, à Luanda, nous rendons comme d'habitude à l'aéroport, mais apprenons très rapidement que la mission est annulée.

Sur le tarmac, à côté de nous, la place est vide. Quelques mécaniciens russes sont assis à même le sol. Je vais les saluer. Très rapidement l'un d'eux me confie que l'AN-12 Cub dont ils ont la charge n'est pas rentré. Joignant le geste à la parole, il me lance : « Ta ta ta ta » en simulant des mains un tir de mitrailleuse. Abattu ! Leur avion a été descendu. Et il ajoute « Kito ». Je leur fais bien sûr part de ma sympathie et les abandonne à leur tristesse... En fait il s'agit de Kuito, un aéroport en plein centre de l'Angola. Ce jour-là, nous devons nous rendre à une trentaine de nautiques de Kuito... Le soir, nous avons le temps de passer au bar de l'hôtel. L'équipage y retrouve régulièrement les pilotes d'Aviation Sans frontières (ASF). Je fais connaissance. Depuis plusieurs jours, leur Cessna 206 reste au sol. Il y a de moins en moins d'ONG qui opèrent encore dans la région. Je comprends que pour eux, nous sommes un peu des gâche-métier.

Mbanza Congo : Ce 15 décembre, la mission se limite à un vol à destination de Mbanza Congo, au nord de l'Angola, à la frontière avec la République Démocratique du Congo. Le contact radio est établi avec le responsable local de l'ONG destinataire du chargement.

Nous commençons notre descente en spirale pour diminuer le risque de vulnérabilité aux petites armes. Manœuvre délicate sur une piste de quelque 900 m et comme nous

aanslaat. Gelukkig hebben we een reservewiel. Maar, voor het ogenblik moeten we wachten tot het geheel, banden en remmen, afgekoeld is.

Het afladen gebeurt zonder problemen en ik neem de gelegenheid te baat om een lokale verantwoordelijke van de UNO te ontmoeten. Hij meldt mij dat verleden nacht de opstandelingen tot bij het vliegveld genaderd zijn en dat er mortiervuur geweest is. Hij meldt tevens dat, gezien de omstandigheden, zijn organisatie beslist heeft Angola te verlaten en dat de evacuatie van een duizendtal medewerkers eerstdaags zal aanvangen.

Eindelijk kunnen de twee mekaniekers die ons vergezellen beginnen met het vervangen van het wiel. Ik zie Adjudant Glibert uit de C-130 komen, zijn zwembroek over zijn vlieguitrusting getrokken en die mij toeroept: "We gaan een beetje zweten". Ziedaar iemand die de zin voor humor niet verloren is. Persoonlijk denk ik dat we er geen belang bij hebben te lang te blijven en hoop dat onze artiesten er zullen in slagen om zonder problemen het wiel te vervangen. Het werk is nog niet af als plots de linker achterband eveneens in veiligheidsmode gaat en begint af te gaan. Algemeen gevloek bij de hele bemanning. Wij kunnen niet opstijgen met een band waarvan de druk minder is dan 1.3 bar. De flight-engineer schat dat we binnen de 40 minuten moeten opstijgen. Een wedstrijd tegen het uur begint. Het voorwiel is eindelijk geplaatst en we beginnen de opstartprocedure binnen de toegestane tijdspanne.

Bij het opstijgen ondervinden we weinig van de leeg gelopen band. Het zal zeker anders zijn bij de landing. Uit voorzorg lozen we de overtollige brandstof. Bij de nadering in Luanda verwittigen we de toren van onze situatie en presenteren



allons le découvrir, un léger vent arrière... Au « touch down », Stef devra utiliser le « max break » pour arrêter l'appareil en bout de piste. Nous dégageons et parquons l'appareil sur un bout de taxi-track proche de la piste. Le flight-engineer est immédiatement sorti pour examiner les roues. Au train gauche, les freins ont surchauffé. Cela se confirme quelques instants plus tard, lorsque le système de dégonflage automatique de la roue avant s'enclenche. Heureusement, nous avons un pneu de rechange. Mais pour l'instant, il nous faut attendre que l'ensemble pneu et frein refroidisse.

Le déchargement s'effectue sans problème et j'en profite pour rencontrer un responsable local de l'ONU. Il m'informe qu'au cours de la dernière nuit, les rebelles se sont approchés de l'aérodrome et qu'il y a eu des tirs de mortier. Il me précise par ailleurs que vu les circonstances, son organisation a décidé de se retirer de l'Angola et que l'évacuation d'un millier de collaborateurs devrait commencer prochainement. Finalement, les deux techniciens qui nous accompagnent et notre flight-engineer peuvent procéder au changement de

roue. Je vois l'Adjudant Glibert sortir du C-130 en maillot de bain, endossé au-dessus de sa combinaison de vol, faut-il le préciser. En me voyant, il me lance : "We gaan een beetje zweten". En voilà un qui ne perd pas son sens de l'humour. Personnellement, je me dis que nous n'avons pas intérêt à nous éterniser et j'espère que nos artistes parviendront à effectuer sans problème ce changement de roue. La manœuvre n'est pas encore terminée lorsque subitement, le pneu arrière gauche se met également en mode de sécurité et se dégonfle ! Collection de jurons... de tout l'équipage. Nous ne pouvons décoller avec un pneu dont la pression serait inférieure à 1.3 bar. Le flight-engineer estime qu'il nous faut décoller endéans les 40 min. Une course contre la montre s'engage. La roue avant est finalement installée et





nous débutons la procédure de démarrage dans les délais impartis.

Au décollage, nous ne ressentons pas trop les conséquences du pneu dégonflé.

Il en sera évidemment autrement à l'atterrissage. Par précaution, nous allons « défueler » le carburant excessif. En approche de Luanda, nous informons la tour de notre situation et nous nous présentons en une longue finale pour un « precautionary landing ». L'arrondi s'effectue en « cross control » pour maintenir l'aile gauche élevée le plus longtemps possible. Comme anticipé, au « touch down » le train gauche s'affaisse. Stef s'empresse de couper le moteur extérieur gauche car les pales de l'hélice frôlent dangereusement la piste. Le pneu n'est pas trop endommagé et nous pourrions le réutiliser.

ons ver voor de piste voor een "precautionary (voorzorgs) landing".

De afronding gebeurt in "cross control" teneinde de linkervleugel zo lang mogelijk hoog te houden. Zoals voorzien, zakt het linker landingsgestel bij de "touch down" door. Stef schakelt zo snel mogelijk de linker motor uit want de schroefbladen scheren gevaarlijk rakelings over de piste. De band is niet beschadigd en zal verder kunnen gebruikt worden.

De gebeurtenissen van deze dag versterken mijn gedacht dat we in deze omstandigheden niet langer deze opdrachten kunnen uitvoeren.

Einde van de zending

s'Avonds, bij de debriefing zitten we allemaal samen en ik heb het over de potentiële risico's die er zouden geweest zijn indien we de nacht in Mbanza hadden moeten doorbrengen.... Vervolgens vraag ik hen of zij, met hun ervaringen van humanitaire zendingen, het mogelijk achten dat wij deze operatie verder kunnen uitvoeren. Het antwoord is eenparig: de veiligheidsvoorwaarden zijn niet meer gegarandeerd om de verderzetting te rechtvaardigen. Ik heb vervolgens contact opgenomen met de Stafchef van Luchtmacht, Generaal Guido Van Hecke, en hem voorgesteld onze operatie in Angola te beëindigen. Ik heb hetzelfde gedaan bij de Chef van de Generale Staf, Admiraal Herteleer. Beiden hebben mijn voorstel aanvaard. Er blijft mij nog contact op te nemen met Poly Stevens, die zich op dat ogenblik in Kenya bevindt, om hem de toestand en het beëindigen van onze zending te melden.

De volgende dag hebben we ons naar het vliegveld begeven om de terugkeer naar België voor te bereiden.

s 'Avonds zijn wij allen uitgenodigd op het diner bij Ambassadeur D.. Na het aperitief gaan we naar de eetkamer waar ik, overduidelijk, de wel gekende schilderij "Vier studies van het hoofd van een neger" opmerk. Ik bekijk de Ambassadeur die onmiddellijk reageert: "Nee, nee, dit is geen Rubens. Het is mijn hobby. Ik schilder kopieën van grote schilderijen. Zoals u wel kan zien is het een vergroting". Ik haast mij hem te feliciteren met zijn talent. Eenvoudigweg fabuleus. Deze schilderij van Rubens stond op de bankbiljetten van 500 Fr in de jaren 50. De originele schilderij bevindt zich heden ten dage in het Museum voor Schone Kunsten te Brussel, zij meet amper 51 x 66 cm.

Aan tafel zit ik naast de verantwoordelijke van ECHO. Hij is verbijsterd over onze beslissing. Overduidelijk is hij zich niet

Les événements de cette journée me confortent dans l'idée que nous ne pouvons poursuivre la mission dans de telles conditions.

Fin de la mission

Le soir, lors du débriefing, nous sommes tous réunis et j'évoque les risques potentiels encourus au cas où nous aurions dû passer la nuit à Mbanza... Je leur demande ensuite s'ils estiment, avec leur expérience des missions humanitaires, si nous pouvons poursuivre cette opération. La réponse est unanime : les conditions de sécurité ne sont plus réunies pour justifier sa poursuite.

J'ai ensuite pris contact avec le Chef d'État-major de la Force aérienne, le Général Guido Van Hecke, et lui ai suggéré d'arrêter notre opération en Angola. J'ai fait de même avec le Chef d'EMG, l'Amiral Herteleer. L'un et l'autre ont approuvé ma proposition. Il me reste à contacter Poly Stevens qui se trouve à ce moment au Kenya pour l'informer de la situation et de l'arrêt de notre mission.

Le lendemain, nous nous sommes rendus à l'aéroport pour préparer le retour vers la Belgique. Le soir, nous sommes tous invités à dîner chez l'Ambassadeur, Mr D. Après l'apéritif, nous passons à la salle à manger où je découvre, bien en évidence, la peinture bien connue de « Quatre études de la tête d'un Maure ». Eberlué, je regarde l'Ambassadeur qui me lance immédiatement : « Non, non ce n'est pas un Rubens. C'est mon hobby. Je peins des copies de grands tableaux. Comme vous le constatez sans doute, c'est un agrandissement ». Je m'empresse de le complimenter pour son talent. Tout simplement fabuleux... Cette peinture de Rubens figure sur les billets de 500 Fr dans les années 50. Quant à la peinture originale qui se trouve actuellement au Musée des Beaux-Arts à Bruxelles, elle ne fait effectivement que 51 X 66 cm.

À table, je suis assis à côté du responsable d'ECHO. Il est catastrophé par notre décision. Manifestement, il ne réalise pas les risques que nous courrons dans ce contexte de guerre civile.

Le vendredi 18 décembre, le Hercules CH-07 décolle de Luanda pour Niamey et le lendemain, nous atterrissons à Melsbroek.

Épilogue

Quelque six mois plus tard, je me retrouve en équipage à Atlanta pour une semaine de simulateur. Lors d'une discussion avec un des instructeurs, j'évoque notre séjour en Angola

bewust van de risico's die wij lopen in de context van deze burgeroorlog.

Vrijdag 18 december, de Hercules CH-07 stijgt op in Luanda met bestemming Niamey en de volgende ochtend landen we in Melsbroek.

Epiloog

Enkele maanden later bevind ik me met een bemanning in Atlanta voor een week vluchtsimulator. In gesprek met een van de instructeurs spreek ik over ons verblijf in Angola en ik verneem, dat in diezelfde periode, een C-130 van de UNO verdwenen is. Men veronderstelt dat hij neergeschoten werd. De piloot kwam regelmatig naar Atlanta om zijn kwalificaties te behouden. Zijn zoon is eveneens piloot op C-130. Ik geloof dat hij ook voor de UNO vloog. De instructeur vertelt mij dat deze toelating gekregen had om zijn vader te gaan zoeken in de regio. En het onwaarschijnlijke gebeurt... Een tweede C-130 wordt neergehaald! Ik heb moeite om dit verhaal te geloven, maar hoe twijfelen aan het woord van een instructeur die beide piloten persoonlijk heeft gekend. In dezelfde periode ontdek ik een kort krantenknipsel in een nationaal dagblad met als hoofding "De Ambassadeur D... in functie in Luanda is teruggeroepen naar België". Onze lieve diplomaat die ons op een sympathieke manier bij hem had ontvangen wordt verdacht verwickeld te zijn in een diamantenhandel... Daar sta ik verstomd van! Ik kan niet nalaten terug te denken aan onze zending! Werden onze vliegtuigen hier soms voor gebruikt? En indien wel, hoe hebben de trafikanten gehandeld? En zo komt het dat het personage van Fra Giorgio en zijn sporttas me te binnen schieten. En ja, denk ik, de kledij maakt de monnik niet... Fra Giorgio, me scuso si no è vero ! En ik hoop natuurlijk dat dit niet het geval is!

In de maand december 1998, heeft de President dos Santos dus "de totale oorlog" ontketend tegen de opstand. Die eindigt met de dood van Savimbi op 22 februari 2002. Hij overlijdt op 61-jarige leeftijd na, zoals de lokale machthebbers het formuleren, de bloedigste bladzijden uit de Angolese geschiedenis van de 20ste eeuw te hebben geschreven: vijftienvijf jaar burgeroorlog, 500.000 doden, 4 miljoen ontheemden en 100.000 verminkten.

Crew van links naar rechts – de gauche à droite

Van Rillaer (Tech radio-radar), Vandeneynde E. (Tech Mot), Antheunis E. (Elect), Worner S. (LM), Clarembaux L. (FE), Lt Gen Mandl M., Lt Christijn de Ribeaucourt (CP) Glibert P. (Tech Cell), Toussaint D. (LM), Cdt Buyse S (P).



et j'apprends qu'à cette même période, un C-130 de l'ONU a disparu. On suppose qu'il a été abattu. Le pilote passait régulièrement à Atlanta pour maintenir ses qualifications. Son fils est également pilote de C-130. Je pense qu'il volait lui aussi pour l'ONU. L'instructeur me raconte qu'il a obtenu l'autorisation de partir à sa recherche dans la région. Et l'impensable est arrivé... Un deuxième C-130 a été abattu ! J'ai peine à croire ce récit, mais comment mettre en doute la parole d'un instructeur qui a connu personnellement ces deux pilotes.

À cette même période, je découvre un petit entrefilet dans un journal national avec comme titre : « L'Ambassadeur Mr D... en poste à Luanda est rappelé en Belgique ». Notre cher diplomate qui nous a si sympathiquement reçus chez lui, est soupçonné d'être mêlé à un trafic de diamants... Là, je suis soufflé ! Je ne peux évidemment m'empêcher de repenser à notre mission ! Nos avions ont-ils pu servir à ce trafic ? Et si oui, comment les trafiquants procédaient-ils ? Voilà que le personnage de Fra Giorgio et son sac de sport me reviennent en mémoire. Et je me dis que l'habit ne fait pas nécessairement le moine... Fra Giorgio, me scuso, si no è vero ! Et je suppose bien sûr que c'est le cas !

En ce mois de décembre 1998, le Président dos Santos a donc déclenché « la guerre totale » contre la rébellion. Elle prend fin avec la mort de Savimbi le 22 février 2002. Il décède à l'âge de 67 ans, après avoir écrit, comme le dénonce le pouvoir en place, l'une des pages les plus sanglantes de l'histoire angolaise du 20e siècle : vingt-sept ans de guerre civile, 500.000 morts, 4 millions de déplacés et 100.000 mutilés.



Operation Ruman

Door Kapitein Vlieger Julien (Juju) Gillis

Par Capt Avi Julien Gillis

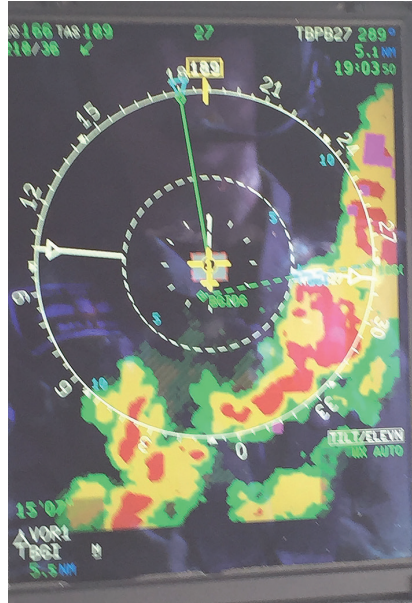
(Dit artikel werd geschreven eind september 2017, kort na de zending.)

(Cet article a été écrit fin septembre 2017, juste après la mission.)

Deze eerste maanden bij de RAF hebben me reeds veel bijgebracht op gebied van ervaring, en mijn laatste zending tot op heden is daarvan zeker een orgelpunt.

Operatie Ruman is een humanitaire zending in de Caraïben opgezet door de Britse regering om de bevolking van de Britse overzeese gebieden te hulp te schieten na de doortocht van orkaan Irma, de sterkste orkaan ooit geregistreerd. Het betreft een "Joint" operatie waaronder de RAF met verschillende vliegtuigen zoals C130J, A400M en C 17 en eveneens de Royal Navy met een helikopter vliegdekschip en een belangrijk aantal grondtroepen deelnemen.

Ons vertrek is voorzien einde van de dag op zaterdag 16 september. Onze bemanning bestaat uit twee boordcommandant-instructeurs waaronder ik zelf, twee jonge copiloten die in "route" training zijn, twee Loadmasters en twee techniekers. Het doel van onze opdracht is een vliegtuig naar ginder te brengen dat een voldoende potentieel aan vlieguren heeft ter vervanging van een toestel dat een periodieke inspectie moet ondergaan. We nemen eveneens 17 ton humanitaire goederen mee. Een detachement is reeds ter plaatse in Barbados sinds midden van de week. De middelen ter plaatse opereren voornamelijk tussen



Ces premiers mois à la RAF m'ont apporté déjà beaucoup en terme d'expérience et ma dernière mission en date en est certainement le point d'orgue. L'Opération Ruman est une mission humanitaire dans les Caraïbes lancée par le gouvernement britannique pour venir en aide aux populations des territoires Britanniques d'Outre-mer suite au passage de l'ouragan Irma, le plus puissant ouragan jamais enregistré. Il s'agit d'une opération « joint » impliquant la RAF avec plusieurs appareils dont les C130J, A400M et C17 ainsi que la Royal Navy avec un porte-hélicoptère ainsi qu'une quantité importante de troupes au sol.

Notre départ est prévu le samedi 16 septembre en fin de journée. Notre équipage est composé de deux commandants de bord instructeurs dont moi-même, deux jeunes co-pilotes en Line

Training, deux Loadmasters et deux techniciens. Le but initial de notre mission est d'apporter un avion avec un potentiel d'heures suffisamment important sur place en échange d'un autre nécessitant une inspection périodique. Nous emmenons également 17 tonnes de matériel humanitaire. Un détachement est déjà en place à la Barbade depuis le milieu de la semaine. Les Forces sur place opèrent essentiellement entre Bridgetown et les territoires Britanniques de Turks et

Caicos, des îles Vierges ainsi que d'Antigua. Juste avant notre départ, notre mission est modifiée et finalement nous devons également faire un arrêt dans le théâtre d'opération afin d'y déposer deux véhicules ainsi que du matériel.

Nous quittons donc Brize Norton en fin de soirée avec Lajes comme destination où nous passons la nuit. Nous ne pouvons malheureusement pas aller jusque dans les Bermudes en un jour. Ceci est dû à nos Crew Duty Times qui sont plus restrictives vu que nous opérons de nuit. Le 17 septembre, nous nous rendons dans les Bermudes afin de récupérer du matériel qui a pour destination Turks and Caicos. La météo dans les Bermudes n'est pas terrible. Le vent est relativement fort avec des rafales aux alentours de 35 noeuds et



Bridgetown en de Britse territoria van Turks en Caicos, de Maagdeneilanden alsook Antigua. Vlak voor ons vertrek wordt onze zending nog aangepast en uiteindelijk moeten we ook een stop maken in het operatietheater om er twee voertuigen en materieel af te zetten.

We verlaten dus Brize Norton op het einde van de avond met Lajes als bestemming, waar we de nacht doorbrengen. We kunnen spijtig genoeg niet in een dag doorvliegen naar de Bermudas. Dat komt omdat we bij nacht vliegen en daardoor de toegestane prestaties beperkter in tijd zijn.

Op 17 september gaan we naar de Bermudas teneinde materieel op te halen dat Turks en Caicos als bestemming heeft. Het weer in de Bermudas is niet geweldig. De wind is tamelijk sterk met windstoten van ongeveer 35 knopen en de onweersbuien zijn hevig. De orkaan José is hiervoor verantwoordelijk. Hij ligt slechts enkele honderden kilometers van de kusten en trekt achter hem onweersfronten voort die verantwoordelijk zijn voor de meteorologische omstandigheden op het vliegveld.

We verlaten de Bermudas op 18 september en het weer is nog steeds erbarmelijk.

Vroeg in de morgen, en tussen twee onweersbuien in, stijgen we op richting de eilanden Turks en Caicos. De archipel werd enkele dagen voordien door Irma verwoest en we brengen materieel mee voor de daar ontplooid Royal Marines alsook twee voertuigen. We zetten ons neer op de piste van Grand Turk en het decor is erg contrasterend: azuurblauwe hemel, witte zandstranden en turkoois water, maar gebouwen die de gevolgen van de doortocht van een orkaan categorie 5 aantonen... Het kleine luchthaven gebouw is gedeeltelijk verwoest, de veiligheidshekken rond het vliegveld zijn platgedrukt tegen de grond, en de sfeer is er bedrukkend.

We blijven ongeveer 1u30 op de grond en geven praktisch onze volledige catering aan de mensen ter plaatse.. we houden slechts een fles water en een sandwich per persoon over om de dag door te komen. We nemen vervolgens zeven Royal Marines en de rest van onze initiële 17 Ton materiaal met ons mee om ze af te zetten in Bridgetown op het eiland Barbados.

We overvliegen de Dominicaanse Republiek en Puerto Rico met als beloning schitterende zichten. Bij de nadering van de Antillen zien we in de verte de tweede orkaan van de dag! De lucht wordt dreigend en de CBs (cumulonimbus) klimmen boven FL 50 (50.000 voet)! Onze radar is gesatureerd met rode en magenta kleuren die aanduiden dat er intense onweersactiviteiten zijn. Zoals aangeduid op de weerkaarten, draait Maria rond en nadert La Martinique...slechts een 100 km ten noordwesten Barbados. Op de nadering naar Bridgetown is ons radarbeeld zeer duidelijk: een onweersbuiengebied van bijna 200 zeemijl lang en 60 breed nadert gevaarlijk onze bestemming. We beginnen onze nadering en het blijkt al snel dat deze moeilijk zal zijn. De toren geeft ons een zichtbaarheid van minder dan 1 mijl, winden rond de 45 km per uur en stortregens.

We beslissen dus in een "holding pattern" te



les averses orageuses sont fortes. L'ouragan « José » en est le responsable, étant seulement à quelques centaines de kilomètres des côtes, il tire derrière lui des lignes orageuses qui sont responsables des conditions météo sur l'aéroport. Nous quittons les Bermudes le 18 septembre et le temps est toujours exécrable. Nous nous fauflons entre 2 orages et décollons tôt dans la matinée en direction des îles Turks et Caicos. L'archipel a été ravagé par Irma quelques jours plutôt et nous apportons du matériel pour les Royal Marines déployés sur place ainsi que deux véhicules. Nous nous posons sur la piste de «Grand Turk» et le décor est très contrasté : un ciel bleu azur, du sable blanc et une eau turquoise mais aussi des bâtiments qui montrent les séquelles du passage d'un ouragan de catégorie 5... Le petit terminal est partiellement détruit, les clôtures sécurisant l'aéroport sont aplaties au sol et l'ambiance y est pesante. Nous restons environ 1h30 au sol et donnons pratiquement tout notre catering aux gens sur place ... nous nous réservons juste une bouteille d'eau ainsi qu'un sandwich par personne pour terminer la journée. Nous emmenons ensuite sept Royal Marines et le reste de nos 17 tonnes de matériel avec nous afin de les déposer à Bridgetown sur l'île de la Barbade.



gaan en geduldig te wachten. Na een twintigtal minuten kalmeert het onweder tijdelijk en verbetert het weer merkkelijk. We beslissen opnieuw een VOR-nadering op de piste 27 te proberen. Spijtig genoeg was de adempauze van zeer korte duur en het onweer herwint aan kracht. We beslissen dus onze nadering te onderbreken na het Final Approach Fix en uit te kijken naar Port of Spain in Trinidad en Tobago.

Ik neem vlug enkele foto's van de weerradar die bijgevoegd zijn aan dit artikel. We zijn letterlijk een deel van de orkaan Maria tegengekomen. Bij het uit klimmen naar Trinidad observeren we een Boeing 777 van British Airways op onze TCAS (traffic collision avoidance system) . Deze probeert wanhopig te landen in Bridgetown maar zal ons uiteindelijk terugzien in Port of Spain. In Trinidad is het weer kalm en we landen zonder problemen op het einde van een dag gemarkeerd door de ontmoeting met twee orkanen...iets dat niet dagelijks gebeurt!

Op 19 september stijgen we op van Port of Spain onder een tropische regenbui met bestemming Barbados waar we 15 Ton materiaal en een vijftiental passagiers afzetten. Het is relatief druk op het vliegveld met de aanwezigheid van een Antonov 124, twee A400M en twee C130J van de RAF en ook twee toestellen van de Canadian Air Force.

We gaan onze collega's op het hoofdkwartier, daar voor de gelegenheid opgezet, begroeten. Allen zijn unaniem, zelfs onze vrienden van 47 Smd die op C130J vliegen, de Atlas levert fantastisch werk. Dankzij zijn prestaties levert hij gemakkelijk een dubbele lading in gewicht af op dezelfde pistes als de C130. De A400M is dus een echte troef voor de Operatie Ruman en bevestigt zijn buitengewone prestaties in werkelijke operationele omstandigheden.

Na drie uren op de grond laten we onze ZM401 ter plaatse en brengen de ZM414 naar Lajes voor een overnachting.



We komen uiteindelijk de nacht van 20 september toe in Brize Norton. Bij het verlaten van het vliegtuig zijn we allen gelukkig maar toch blijft er een bittere smaak in onze mond...

Het gevoel onze opdracht uitgevoerd te hebben maar spijt dat we niet meer hebben kunnen bijdragen aan de globale inspanning. Humanitaire operaties zijn een van de redenen waarom we ons oefenen. Wat kan er meer bevredigend zijn dan werkelijk nuttig geweest te zijn? Maar ondanks deze bittere smaak zijn we tevreden ons steentje aan het geheel bijgedragen te hebben.

Nous survolons la République Dominicaine ainsi que Puerto Rico avec à la clé de splendides vues. A l'approche des Antilles nous apercevons au loin le deuxième ouragan de la journée ! Le ciel se fait menaçant et les CBs (cumulonimbus) culminent au-delà de FL500 (50.000 pieds)! Notre radar est saturé de couleurs rouges et magentas signifiant une activité orageuse intense. Comme indiqué sur les cartes météo, Maria tourbillonne et approche la Martinique...à peine 100 km au nord-ouest de la Barbade. En approche de Bridgetown, notre image radar est assez claire ... une ligne d'orage de près de 200 nautiques de long sur 60 nautiques de larges s'approche dangereusement de notre destination. Nous entamons notre approche et il s'avère assez rapidement que celle-ci sera compliquée. La tour nous rapporte une visibilité de moins d'1 mile dû à l'orage, des vents aux alentours de 45 noeuds et une pluie torrentielle. Nous décidons donc de rentre dans un holding et de patienter. Après une vingtaine de minutes, le temps s'améliore sensiblement l'orage se calmant momentanément. Nous décidons donc de retenter une approche VOR sur la piste 27. Malheureusement l'accalmie n'est que de très courte durée et l'orage reprend de plus belle. Nous décidons donc d'interrompre notre approche juste après le passage du « Final Approach Fix » et de nous dérouter vers Port of Spain au Trinidad et Tobago.

Je prends rapidement quelques photos du radar météo qui sont jointes à cet article. Nous venions de rencontrer littéralement une partie de l'ouragan « Maria ».

En montée vers Trinidad nos observons un Boeing 777 de British Airways sur notre TCAS (traffic collision avoidance system) . Celui-ci essaye désespérément de se poser à Bridgetown mais finira par nous retrouver à Port of Spain. A Trinidad le temps est calme et nous nous posons sans encombre au terme d'une journée rythmée par la rencontre de deux ouragans...ce n'est pas tous les jours que ça arrive !

Le 19 septembre nous décollons de Port of Spain sous une averse tropicale à destination de la Barbade où nous déposons 15 Tonnes de matériel ainsi qu'une quinzaine de passagers. L'activité est relativement intense sur l'aéroport avec la présence d'un Antonov 124, de deux A400M et de deux C130J de la RAF ainsi que de deux appareils de la Canadian Air Force. Nous allons à la rencontre de nos collègues au quartier général établi sur place pour l'occasion. Tous sont unanimes, même nos amis de la 47 Esc volant sur C130J... l'Atlas fournit un boulot fantastique. Grâce à ses performances, il emmène largement plus du double de chargement en poids, ceci sur les mêmes pistes que le C130. L'A400M est donc un véritable atout pour l'Opération Ruman et confirme ses performances hors normes en conditions opérationnelles réelles. Après trois heures au sol, nous laissons notre ZM401 sur place et ramenons le ZM414 vers Lajes pour une escale de nuit. Nous rentrons finalement à Brize Norton le 20 septembre dans la nuit. En sortant de l'avion nous sommes tous heureux mais nous gardons aussi un goût amer dans la bouche...

Le sentiment d'avoir accompli notre mission mais le regret de ne pas avoir pu contribuer un peu plus à l'effort global... les opérations humanitaires sont l'une des raisons pour lesquelles nous nous entraînons ! Quoi de plus gratifiant que de pouvoir être réellement utile ? Mais malgré ce goût amer, nous sommes tous satisfaits d'avoir pu apporter notre pierre à l'édifice !



Mike Arren - Vertaling Marc Philips

België

Zoals reeds vermeld in de digitale versie van Dakota News 72 werd op 8 september bekend gemaakt dat de basis Melsbroek, via een zogenaamde pps-constructie, een nieuwe onderhoudsloods voor de Atlas zal krijgen. Hiervoor heeft de Belgische Ministerraad beslist een overheidsopdracht te lanceren. Deze loods zal plaats bieden voor 3 Atlassen.

De regering kiest voor een DBFM-formule (Design, Build, Finance en Maintain). Bedoeling is dat de onderhoudsvoorzieningen voor 30 jaar verzekerd worden. Volgens Minister van Defensie Steven Vandeput is daar een jaarlijkse kost van €5 miljoen mee gemoeid. Er zouden voldoende kwalitatieve kandidaten zijn om dit project uit te voeren.

Er wordt bevestigd dat er dit jaar een bijkomende piloot en twee loadmasters bij de RAF in Brize Norton (UK) zullen opgeleid worden op de A400M. Voorlopig zijn de andere opleidingen (Ops & Tech) gepland op ITC Airbus te Sevilla (SPA).

België en Luxemburg hopen nog steeds een vluchtsimulator aan te kopen, zonder deze in eigen beheer te plaatsen maar wel nabij Melsbroek.

Uit goede bron vernemen we dat de leveringen van de A400M niet voor 2020 zullen beginnen. Voorlopige en informele planning is 3 in 2020 en 2021, 1 in 2022 en 2023.

Duitsland

Op 27 september heeft Airbus Defence & Space de vijftigste Atlas overhandigd aan de Luftwaffe, die hiermee zijn dertiende toestel in ontvangst heeft genomen. Deze Atlas met serienummer MSN059 - het twaalfde toestel dat dit jaar werd afgeleverd - werd op 29 september overgevlogen naar de Duitse vliegbasis Wunstorf, de thuisbasis van LTG 62 op zijn beurt de thuishouding van de Atlassen van de Luftwaffe.

Frankrijk

Op 1 september landde een Atlas van de Armée de l'Air op de vooruitgeschoven basis van Madama in Niger. Hierbij werden er een Puma en een Gazelle helikopter, cargo en

Mike Arren - Traduction Marc Philips

Belgique

Comme mentionné dans la version digitale du Dakota News 72, il a été annoncé le 8 septembre que la base de Melsbroek, via un partenariat public-privé, recevra un nouvel hangar de maintenance pour l'Atlas. A cette fin, le Conseil des ministres belge a décidé d'initier un appel d'offre public. Cet hangar accueillera 3 Atlas. Comme vous le savez, il y aura 8 Atlas (1 Lu, 7 Be) qui seront basés à Melsbroek.

Le gouvernement a opté pour une formule DBFM (Design, Build, Finance and Maintain). L'objectif est de garantir que les installations de maintenance soient assurées pendant 30 ans. Selon le ministre de la défense Steven Vandeput un coût annuel de €5 millions doit être pris en considération. Il y aurait assez de candidats de qualité pour réaliser ce projet.

Il a été confirmé que cette année un pilote supplémentaire et deux loadmasters seront formés sur A400M sur la base de Brize Norton (UK). Actuellement les autres formations (Ops et Tech) sont prévues au ITC Airbus à Séville. La Belgique et le Luxembourg espèrent toujours d'acheter un simulateur,



sans le placer sous leur propre gestion il serait localisé près de Melsbroek.

Selon de bonnes sources on estime que la livraison des A400M ne commencera pas avant 2020. D'après un planning informel 3 Atlas seraient livrés en 2020 et 2021 et 1 Atlas en 2022 et 2023.

manschappen vanuit Frankrijk direct overgevlogen naar een basis met een deels voorbereide, maar onverharde landingsbaan. Dit was de eerste keer dat een Atlas (sinds evaluaties in 2016) een tactische landing in operationele omstandigheden in de Sahel heeft gemaakt.

Op 5 december heeft de Armée de l'Air zijn eerste Atlas met twee "fuel pods" voor bijtanken in vlucht ontvangen. Dit toestel betreft MSN062, de twaalfde Atlas die voor Frankrijk bestemd is en die eveneens uitgerust is met de nieuwste tactische en logistieke capaciteiten die Airbus intussen beschikbaar heeft voor de Atlas.

Met deze "pods" die onder de vleugels zijn bevestigd kan de Armée de l'Air zijn jachtvliegtuigen in de lucht bijtanken. Andere Atlassen zullen geleidelijk aan met deze

Allemagne

Le 27 septembre, Airbus Defence & Space a remis son cinquantième Atlas à la Luftwaffe, qui ainsi a reçu son treizième avion. Cet Atlas avec le numéro de série MSN059 - le douzième avion qui a été livré cette année - a été transféré à la base aérienne allemande de Wunstorf le 29 septembre, la maison mère du LTG 62 qui à son tour devient l'unité mère des Atlas de la Luftwaffe.

France

Le 1er septembre, un Atlas de l'armée de l'air a atterri sur la base retirée de Madama au Niger. Un Puma, un hélicoptère gazelle, du cargo et des troupes ont été directement acheminés de France vers cette base avec une piste partiellement préparée mais non durcie. C'était la première



capacitét worden uitgerust tijdens de zogenaamde retrofit-onderhouden waarbij nieuwe onderdelen in de Atlas worden geïnstalleerd.

Spanje

Op 13 december heeft een Spaanse A400M met succes zes F-18 Hornet's van de Ejército del Aire in vlucht bijgetankt. Hierbij werden een aantal complexe scenario's uitgetest, en



fois qu'un Atlas (depuis les évaluations en 2016) a fait un atterrissage tactique dans les conditions opérationnelles dans le Sahel.

Le 5 décembre l'armée de l'air a reçu son premier atlas avec deux «fuel pods» pour le ravitaillement en vol. Cet appareil, leMSN062, est le douzième Atlas qui est destiné à la France et qui est également équipé des dernières capacités tactiques et logistiques qu'Airbus à disponibles actuellement pour l'Atlas.

Avec ces «pods» qui sont fixées sous les ailes, l'armée de l'air peut ravitailler en vol ses avions de chasse. D'autres Atlas seront progressivement équipés avec cette capacité au cours de ce que l'on appelle les entretiens -retrofit durant lesquelles de nouveaux équipements seront installés dans l'Atlas

Espagne

Le 13 décembre, un A400M espagnol a ravitaillé en vol avec succès six F-18 de la Ejército del Aire . Un certain nombre de scénarios complexes ont été testés, et un total de 11,4 tonnes de carburant ont été transférés via les réservoirs de carburant sous les ailes et via le réservoir supplémentaire installé dans le cargo. Durant ce vol le concept du «two-men cockpit» de l'A400M a également été validé.

Airbus

Le 16 novembre, il a été annoncé que la solution à la problématique de la «gearbox» du Europrop TP400-D6 ne



werd er een totaal van 11,4 ton brandstof overgepompt via de brandstoftanks onder de vleugels en via de centrale extra brandstoftank in de cargoruimte. Tijdens deze vlucht werd tevens het tweemans-cockpit concept van de A400M voor tankeropdrachten gevalideerd.

Airbus

Op 16 november wordt bekend dat de oplossing voor de problematische gearbox van de Europrop TP400-D6 pas volgend jaar verwacht kan worden. Nog niet zo lang geleden werd nog aangekondigd dat de oplossing - in de vorm van een "Pack 2" upgrade - niet lang meer op zich zou laten wachten, maar uiteindelijk moeten er nog verbeteringen aan het design van de Europrop TP400-D6 worden aangebracht vooraleer deze hun nut kunnen hebben.

Deze verbeteringen moeten de trillingen in de motor verminderen, alsook de betrouwbaarheid en het uithoudingsvermogen van de motor vergroten. Certificatie van de "nieuwe" motor wordt in het begin van 2018 verwacht, en moet ervoor zorgen dat de tussentijdse inspecties - die thans elke 20 uur moeten gebeuren - niet meer nodig zijn.

Gedurende de eerste negen maanden van dit jaar heeft Airbus 12 Atlassen afgeleverd, ofwel een toestel meer dan in dezelfde periode vorig jaar. Airbus maakt enerzijds wel vorderingen met het A400M-programma inzake luchtdroppings, droppings van paratroepen, zelfbescherming en bijtanken van helikopters in de lucht, maar blijft moeilijkheden ondervinden met het oplossen van andere problemen die het A400M-programma blijven teisteren.

Airbus heeft intussen 50 Atlassen afgeleverd: UK 16, GE 13, FR 11, TU 5. SP 1 en Maleisië alle 4. Van deze 50 Atlassen zijn er 46 operationeel inzetbaar.

pourra être attendu que l'année prochaine. Il n'y a pas si longtemps, il avait été dit que la solution - sous la forme d'un Pack 2 upgrade - ne serait plus longue à attendre, mais en fin de compte, des améliorations à la conception de l'Europrop TP400-D6 doivent être faites avant qu'elles puissent être utiles.

Ces améliorations devraient réduire les vibrations dans le moteur ainsi qu'augmenter la fiabilité et l'endurance du moteur. La certification du «nouveau» moteur est attendue au début de 2018 et doit veiller à ce que les inspections intermédiaires qui sont maintenant à faire toutes les 20 heures, ne soient plus nécessaires.

Au cours des neuf premiers mois de cette année, Airbus a livré 12 Atlas, ou un avion de plus que pendant la même



période de l'an dernier. Airbus, d'une part, a fait des progrès avec le programme A400M concernant le largage aérien, le largage de parachutistes, l'autoprotection et le ravitaillement en vol des hélicoptères, mais d'autre part continue à éprouver des difficultés à résoudre d'autres problèmes qui continuent de harceler le programme A400M.

Airbus a livré entretemps 50 Atlas : UK 16, GE 13, FR 11, Tu 5. SP 1 et la Malaisie tous les 4. De ces 50 Atlas, il y en a 46 qui sont opérationnels.

Dakota en Flightsimulation

Deel 2

Door Carl Hermans

"Foto's: ©Paul Van Caesbroeck"

Een persoonlijke simulator- Wat hebben we nodig?

In een vorig nummer hebben we getracht uw interesse te wekken voor de prachtige hobby Flightsimulation. In deze bijdrage dan iets meer over de noodzakelijke investeringen en hoe we aan de slag gaan voor een vliegreisje met onze



vertrouwde Dakota.

Eerst een woordje over de investering. Een maximum bestaat niet! Een minimale investering voor een moderne simulator (Prepar3D, X-Plane 11) vergt een PC die draait op Windows 8.1 (sommige flightsimmers ondervinden nog problemen na overstap van Windows 8.1 naar Windows 10).

De processor moet min. 3 GHz snel zijn (bv. Intel i7) met een

Dakota et la simulation de vol

Part 2

Par Carl Hermans - traduit par Isabelle Scheyvaerts

"Photos: ©Paul Van Caesbroeck"

Un Simulateur – De quoi avons-nous besoin ?

Dans un numéro précédent nous avons tenté de susciter votre intérêt pour ce merveilleux hobby que représente la simulation de vol. Ce second article nous en apprend un peu plus sur les investissements requis et nous entraîne dans les différentes étapes d'un vol avec notre bon vieux Dakota.

Tout d'abord, quelques mots sur l'investissement. Il n'existe pas de maximum ! Un investissement minimal pour un simulateur moderne (Prepar3D, X-Plane 11) requiert un PC équipé de Windows 8.1. (Certains flightsimmers rencontrent encore des problèmes après le passage de Windows 8.1 à Windows 10.)

La vitesse du processeur doit atteindre minimum 3GHz (e.g. Intel i7) avec une mémoire RAM de minimum de 8 GB. Nous recommandons une bonne carte vidéo disposant d'une mémoire interne de 2GB. Un ou deux moniteurs de 24" ou mieux encore de 27" compléteront un bon équipement dont vous profiterez certainement durant environs trois ans. Partant de rien, ce matériel en coûtera quelques 1.500 € à votre tirelire. Par ailleurs, il vous faut encore acquérir de quoi piloter

votre avion. Ceci consistera en un stick d'environ 40 € ou un yoke (modèle pour avion de sport) avec éventuellement un pédalier. Ce dernier n'est pas obligatoire avec un stick du fait que manœuvrer le stick autour de son axe vertical reprend cette fonction de pilotage.

Vous réussirez probablement à faire tourner le programme de base sur votre bon vieux PC ou votre Laptop et faire



RAM-geheugen van min. 8 GB. Een goede videokaart met intern geheugen van 2 GB is eveneens aangeraden.

Een of twee monitoren van 24" of beter nog 27" geven jou een goede uitrusting waarvan je zeker een 3-tal jaren optimaal kunt genieten. Wanneer je van nul moet starten maakt deze aanschaf jouw spaarpotje toch zo'n 1.500 € lichter.

Dan moet je nog een stuurorgaan voor jouw vliegtuig hebben. Dit kan een stuurknuppel zijn van ongeveer 40 € of een yoke (stuur type sportvliegtuig) met eventuele stuurpedalen. Die laatste zijn niet nodig bij een stuurknuppel omdat het draaien van de knuppel om de verticale as deze stuurfunctie overneemt.

Met jouw oude vertrouwde PC of laptop lukt het waarschijnlijk ook om het basisprogramma te laten draaien en een eerste kennismaking met deze fantastische wereld te beleven. Wat de evolutie van de programma's dan zal brengen is moeilijk te voorspellen... maar je moet je ook de vraag stellen of het wenselijke en noodzakelijk is deze evoluties steeds op de voet te willen volgen...

Een tweede investering is natuurlijk het flight simulator programma zelf. Flightsimmers zijn geen piraten en schaffen zich dus slechts een legale kopie aan van programma's. Anders kun je zelfs geen lid worden van een club...

Vandaag kun je kiezen tussen o.m. FSX, Prepar3D, en X-Plane 11. De prijzen vindt je op internet en liggen in de buurt van 50 à 70 euro. Om te starten met een bescheiden hardware kun je misschien ergens nog een kopie kopen van het oude Microsoft FS2004 programma... dat draait perfect op PC's van 5 tot 10 jaar geleden. Daarna komt het "aankleden" van jouw flight simulator...

De basisversie heeft alles wat nodig is om te starten en te vliegen; maar wil je een ander vliegtuig besturen dan de standaard aangeboden vloot, dan kun je twee dingen doen: zoek tussen de duizenden op internet gratis aangeboden toestellen het toestel van jouw dromen of koop bij een internetaanbieder jouw favoriete B 747 800 of Spitfire XIV.

Een tweede aankleding zit in de aanpassing van jouw luchthaven aan de realiteit. Hiervoor heb je weer de hiervoor aangestipte mogelijkheden, freeware of payware. Al deze toevoegingen worden op internet aangeboden tegen zeer verschillende prijzen en vaak met enorme kortingen. Dus even opletten en zeker ook de gratis software in de gaten houden.

Nu komen we in de buurt van onze Dakota. In elke simulatiepakket is er wel een DC3 / C47 aanwezig... maar een van de betere en aan te bevelen versies is deze van MAAM. De prijs is een lachertje (30\$) in vergelijking met wat je ervoor krijgt. Helaas nog niet in een X-Plane versie te verkrijgen.

De specialisten van het Mid-Atlantic Air Museum hebben tientallen versies – zelfs een vliegboot - in honderden kleurenschema's gemaakt. Jammer dat de kleuren van "onze" Dakota er (nog) niet bij te vinden zijn. Zowat elk Zuid-Amerikaans luchtvaartmaatschappijtje dat met DC3's gevlogen heeft, heeft een eigen kleedje van de betrokken MAAM DC3 of C47 gekregen. Wel hebben we een Franse C47 ontdekt met serienummer 42-100883 die gedurende vele jaren in Frankrijk gebruikt werd. Misschien kunnen we in de community wel ooit eens iemand vinden die dit



ainsi connaissance avec ce monde fantastique. Il est difficile de prédire comment évolueront ces programmes ...mais il est également judicieux de vous poser la question s'il est vraiment souhaitable et nécessaire de suivre ces évolutions de très près...

Un deuxième investissement consiste en l'achat du programme flightsim. Les Flightsimmers ne sont pas des pirates et se procurent donc uniquement des copies légales des programmes proposés. Sinon vous ne pouvez même pas devenir membre d'un club...

Actuellement vous avez le choix entre e. a. FSX, Prepar3D, et X-Plane 11. Vous en trouvez les prix sur Internet, variant entre 50 et 70 €. Pour qui démarre avec un hardware modeste, la solution peut être d'acheter une copie de l'ancien programme Microsoft FS2004...celui-ci tourne parfaitement sur des PCs âgés de 5 à 10 ans.

Ensuite vient l'aménagement de votre flightsim. La version de base a tout ce qu'il faut pour démarrer et voler ; mais si vous souhaitez piloter un autre type d'avion que ceux proposés dans la flotte standard, vous avez le choix entre les deux possibilités suivantes : chercher parmi les milliers de types d'avions proposés sur Internet celui de vos rêves ou acheter auprès d'un fournisseur Internet votre B 747 800 ou Spitfire XIV favori.

Un deuxième aménagement consiste en l'adaptation de votre aéroport à la réalité. Pour ce faire, vous avez à nouveau les possibilités spécifiques freeware ou payware. Ces différents ajouts sont proposés gratuitement sur Internet, à des prix très variables et souvent assortis de remises importantes. Il convient donc de faire attention et de consulter également les offres de software gratuites.

Nous voici maintenant dans le domaine du Dakota.

Dans chaque logiciel de simulation se trouve bien un DC3 / C47..... cependant l'une des meilleures versions, et celle que nous recommandons, est la version proposée par MAAM. Le prix en est dérisoire (30 USD) au vu de ce qu'elle propose. Malheureusement la version X-Plane se fait attendre.

Les spécialistes du Mid-Atlantic Air Museum ont développé une dizaine de versions, même en hydravion, en une centaine de schémas colorés. Dommage que « notre » Dakota n'y soit pas (encore) repris. A peu près chaque petite compagnie aérienne sud-américaine ayant volé en DC3 a reçu sa propre version du MAAM DC3 ou C47 concerné. Néanmoins nous avons découvert un C47 français portant le numéro de série 42-100883 et utilisé durant de nombreuses années en France.

toestel dus "koud en donker". We kijken even rond het toestel om ons ervan te vergewissen dat we veilig kunnen starten. In de cockpit stellen we de lading van ons toestel in door een aantal kilogram in te tikken en laden we een bescheiden aantal liters benzine voor onze korte vlucht. We schakelen de handrem in en de batterij aan door het daarvoor voorziene schakelaartje aan te klikken.

Nu zetten we de ontstekingschakelaar in de stand "both" en gaan we wat brandstof in de cilinders injecteren om de start te vergemakkelijken. Hiervoor drukken we de "prime" switch een paar keer naar beneden om de rechtermotor, een P & W 1830 14 cilinder, van wat extra brandstof te voorzien. We zetten nu de rechter startmotor aan, en na een seconde schakelen we koppeling met de motor in. De propeller van de rechtermotor begint te draaien en een dikke rookpluim spuit uit de uitlaat samen met een reeks vlammen door de extra brandstof. Na enige tijd verdwijnt de rook en draait onze motor stabiel met het typische Dakota-geluid. We herhalen nu dezelfde procedure voor motor 1, de linker motor.

We hebben nu tijd om de checklist te overlopen, terwijl de motoren op temperatuur komen. We gaan er even van uit dat dit rimpelloos is gebeurd en maken ons nu klaar voor het taxiën naar de startbaan 25R waarvan het beginpunt dichtbij de Herpain-loods ligt. Hierbij valt op dat het sturen van de Dakota iets heel bijzonder is... op de grond staat het toestel met de neus schuin naar boven zodat we, voor het toestel, nauwelijks iets zien. Daar komt nog bij dat het sturen gebeurt door het doseren van de rem van het linkerwiel en/of het rechterwiel van het landingsgestel. We zijn er toch, na wat oefenen, in geslaagd het toestel mooi op te lijnen aan het begin van de startbaan.

De flaps worden in stand 1 gezet. We zetten de hoogte-trim op de startpositie, iets positief "nose up" en geven langzaam vol gas. Opletten dit vermogen mag niet te lang volgehouden worden om de motoren niet op te blazen... Thermometers in de gaten houden!

Bij ongeveer 80kts (knopen) komt ons toestel los van de grond. Het landingsgestel wordt binnengehaald en we letten op de snelheid wanneer we de neus voorzichtig optrekken... Bij 100kts halen we de "flaps" op en zijn we op weg naar onze bestemming na een bocht naar rechts. We checken even ons kompas dat 0° aangeeft. De landingslichten worden gedoofd en het motorvermogen wordt geoptimaliseerd, de koelkleppen geregeld, de pitch-hoek van de propellers gecheckt.

Na enkele minuten bereiken we een hoogte van 3000 ft en proberen deze te houden. Dit blijkt niet zo simpel als het lijkt... Intussen zien we in de verte reeds Antwerpen opdagen en komt het vliegveld van Deurne duidelijk in 't vizier. We gaan nu proberen om het toestel weer schadevrij aan de grond te krijgen en beginnen onze nadering ver genoeg van de landingsbaan om tijd te hebben een en ander te corrigeren bij het landen. Flaps worden neergelaten bij een naderingssnelheid in de buurt van 80 kts en de landing wordt mooi afgerond bij 70 kts... Opgelet sturen met de remmen... om in het midden van de landingsbaan te blijven.

Ziezo, onze eerste trip zit erop. Er zullen er nog ontelbare volgen met steeds meer plezier voor de simpiloot...

répétons la même procédure pour le moteur 1, moteur de gauche.

Maintenant, nous avons le temps de parcourir la checklist, le temps que les moteurs arrivent à température. Nous partons du point de vue que tout s'est déroulé parfaitement et sommes prêts à rouler vers la piste de décollage 25R dont le point de départ est situé près du hangar Herpain. C'est ici que l'on se rend compte que le pilotage du Dakota est très particulier ...au sol, le nez de l'avion est dirigé vers le haut, ce qui réduit sensiblement notre visibilité. De plus, la conduite consiste en un savant dosage entre le frein de la roue gauche et/ou de la roue droite du train d'atterrissage. Après un peu d'exercice, nous parvenons à bien aligner l'avion en début de la piste.

Les volets sont mis en position 1. Nous configurons le trim d'altitude sur position start, légèrement positif « nose up » et accélérons lentement. Attention, ne pas maintenir ce régime trop longtemps si vous ne voulez pas faire exploser vos moteurs... Gardez les thermomètres à l'œil !

A plus ou moins 80 kts (nœuds) l'appareil décolle. Le



train d'atterrissage est rentré et nous surveillons notre vitesse lorsque nous relevons le nez de l'avion. A 100 kts, nous rentrons les volets et nous nous dirigeons vers notre destination après un virage à droite.

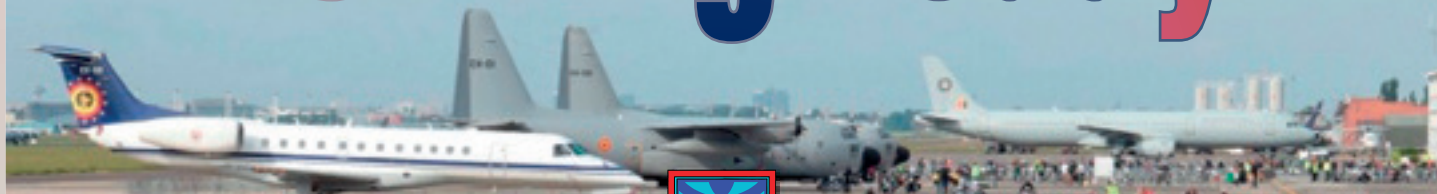
Nous vérifions notre boussole qui indique 0°. Les phares d'atterrissage sont éteints et la puissance des moteurs est optimisée, les volets de refroidissement sont réglés, l'angle d'attaque des pales des hélices est vérifié.

Après quelques minutes nous atteignons une altitude de 3000 ft et tentons de la maintenir. Ce n'est pas aussi simple qu'il y paraît Entretemps nous apercevons au loin Anvers et l'aéroport de Deurne. Nous allons essayer de poser l'avion sans encombre et entamons l'approche suffisamment loin de la piste d'atterrissage afin de pouvoir disposer du temps nécessaire pour corriger l'un ou l'autre détail de notre manœuvre.

Les volets sont descendus à une vitesse d'approche d'environ 80 kts et l'atterrissage est effectué à 70 kts... Attention, conduisez aux freins...afin de rester au milieu de la piste d'atterrissage.

Voilà, vous avez effectué votre premier vol. Il en suivra encore de nombreux qui procureront de plus en plus de plaisir au pilote de simulateur que vous êtes.....

15 Wing Today



Tropical Storm



Jean-Louis Lejeune

Naast de wekelijkse herbevoorradingszendingen naar de verschillende operatietonelen waar Belgische militairen aanwezig zijn zoals Afghanistan, Jordanië en Mali hebben de volgende feiten zich voorgedaan in de 15 Wing.

Oefening Tropical Storm

Tropical Storm is een grootschalige oefening die van 15 september tot 15 oktober in Gabon plaatsvond. Er namen 800 Belgische militairen aan deel, van de Land-, Lucht- en Medische Component. Daarbij kwamen nog 150 voertuigen van uiteenlopende aard, 12 zodiac-motorboten, 2 NH90 Caiman- en 2 A109-helikopters en 2 C-130's. De 2 NH90's werden op 11 september met een Antonov AN 124 vanuit Bevekom ontplooid, de 2 A109's per schip. De Luchtcomponent heeft voor alle transporten van personeel en materieel gezorgd en heeft bovendien intensief getraind met de C-130, A109 en NH90. Voor deze laatste is het de eerste buitenlandse ontplooiing, ter voorbereiding van een mogelijke operationele inzet in Mali. In totaal werden zowat 137 uren gevlogen voor de ontplooiing en de herontplooiing van de troepen met onze 26

Jean-Louis Lejeune

À côté des missions de réapprovisionnement hebdomadaires vers les différents théâtres d'opération où les militaires belges sont présents tels que l'Afghanistan, la Jordanie et le Mali, les faits marquants repris ci-après se sont produits au 15 Wing.

Exercice Tropical Storm

Tropical Storm est un important exercice qui s'est déroulé au Gabon du 15 septembre au 15 octobre. Issus des Composantes Terre, Air et Médicale, ils étaient 800 militaires belges à participer à cet exercice. À ce nombre s'ajoutent pas moins de 150 véhicules de toutes sortes, 12 bateaux zodiacs, 2 hélicoptères NH90 caïmans et deux autres A109 sans oublier 2 C-130. Les 2 NH90 ont été déployés le 11 septembre par un Antonov AN124 à partir de Beauvechain, les 2 A109 par bateau. La composante Air s'est occupée de tous les transports de personnel et de matériel. Elle s'y est entraînée par ailleurs intensivement avec les C-130, les A109 et les NH90. Pour cet hélicoptère il s'agissait de son premier déploiement à l'étranger, en préparation d'une éventuelle mise en œuvre opérationnelle au Mali. Au total quelques 137 heures auront été volées pour

A321, een A330 van HiFly en een Franse A340. Voor het materieel werden 148 uren met 4 C-130's gevlogen. Voor de herontplooiing werd eveneens één Franse A400M gebruikt. Het Franse leger ondersteunde de oefening op logistiek vlak door het ter beschikking stellen van hun installaties in Libreville. Bovendien omkaderden de Fransen de overlevingsoefeningen in het tropische woud en de Gabonese mangroves vanuit hun "Centre d'aguerrissement outre-mer et étranger (CAOME)". Tijdens de oefening hebben de paracommandobataljons van de Lichte Brigade afwisselend getraind op verschillende locaties in Gabon. De focus van de oefening lag op het voeren van speciale operaties en typische paracommando-tactieken en dit in de specifieke Afrikaanse klimatologische omstandigheden. Gezien de operationele beperkingen opgelegd aan onze C-130s n.a.v. de technische problemen recent vastgesteld op de flight controls werd tijdens de eerste periode geen enkele drop toegelaten noch van personeel, noch van materieel. Om dit te compenseren werden operaties van het type TALO (Tactical Air Land Operation) uitgevoerd op de luchthavens van Lambaréné en Mouila. Twee jonge copiloten hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om hun knowhow over dit type operaties te verbeteren. Sinds het beëindigen van de PPM en de MONUSCO hebben ze namelijk niet veel opportuniteiten meer om dat soort operaties uit te voeren. Tijdens de tweede periode werden de operationele beperkingen opgeheven en werden drops van Belgische en Gabonese para's uitgevoerd. In totaal werden 89 uren door onze 2 C-130's ter plaatse gevlogen. Tijdens Tropical Storm werd de veelzijdigheid van onze C-130 eens te meer aangetoond. De helikopters gestationeerd in Lambaréné riskeerden aan de grond genageld te worden door gebrek aan brandstof. De bowser die de luchthaven moest herbevoorraden was namelijk in panne! Onze C-130's werden gebruikt om twee maal 30.000 pond brandstof ter plaatse te brengen en te transfereren in de bowser aanwezig op de luchthaven zodanig dat de helikopters hun activiteiten verder hebben kunnen zetten. Daarnaast waren één C-130, uitgerust met een PTU (Patient Transport Unit), alsook één bemanning 24/24u in stand-by MEDEVAC gedurende de hele oefening.

De dropping van voedselpakketten voor de bevolking van de regio Lambaréné, een van de oefenzones van de oefening was eveneens voorzien. Als ondersteuning van de noden van de bevolking en het eigen imago wilde Defensie 32 ton aangekochte rijst droppen. Die praktische aanpak zou tegelijk een gebaar naar de bevolking zijn geweest én een training voor onze bemanningen met de LAGES-techniek: Low Altitude Gravity Extraction System.



déployer et redéployer les troupes avec notre A321, un A330 de HiFly et un A340 français. Pour le matériel 148 heures de vol ont été réalisées par 4 C-130. Pour le redéploiement un A400M français a également été utilisé. L'Armée française a assuré un appui logistique en mettant à disposition des infrastructures à Libreville. Les Français



ont également encadré les exercices de survie dans la forêt tropicale et les mangroves gabonaises depuis leur « Centre d'aguerrissement outre-mer et étranger (CAOME) ». Durant l'exercice, les bataillons para-commandos de la Brigade légère se sont entraînés en alternance dans différentes localités gabonaises. Une attention particulière de l'exercice s'est focalisée autour des opérations spéciales et des tactiques spécifiques des para-commandos dans les conditions climatologiques propres à l'Afrique. Vu les limitations opérationnelles imposées à nos C-130 suite aux problèmes techniques découverts récemment au niveau des commandes de vol, aucun largage de personnel ni de matériel n'a été autorisé lors de la première période. Comme alternative, des opérations du type TALO (Tactical Air Land Operation) ont été effectuées sur les aéroports de Lambaréné et Mouila. Deux jeunes copilotes en ont profité pour augmenter leur savoir-faire dans ce genre d'opération vu que depuis l'arrêt de la PPM et de la MONUSCO, ils n'avaient plus souvent l'occasion d'effectuer ce genre de mission. Lors de la deuxième période, les limitations opérationnelles ont été levées et des largages de paras belges et gabonais ont été effectués. Au total nos 2 C-130 auront effectué 89 heures de vol sur place. Au cours de l'exercice, la polyvalence de notre C-130 a une fois de plus été démontrée. Les hélicoptères stationnés à Lambaréné ont failli être cloués au sol par manque de carburant suite à une panne du camion ravitailleur qui approvisionnait l'aéroport ! Nos C-130 ont alors été utilisés pour amener deux fois 30.000 livres de carburant sur place et le transférer dans le camion ravitailleur présent sur l'aéroport permettant aux hélicoptères de poursuivre leurs activités. De plus, un C-130 équipé d'un PTU (Patient Transport Unit) ainsi qu'un équipage étaient en stand-by MEDEVAC 24/24 Hrs durant tout l'exercice.

Le largage de denrées alimentaires au profit des populations de la région de Lambaréné, l'une des zones de travail de



In Gabon was momenteel echter het kleine regenseizoen aan de gang, wat het detachement verplichtte om zijn plannen te wijzigen. Uiteindelijk bracht een C-130 de helft van de rijst ter plaatse via de luchthaven van Lambaréné. De rest werd overgedragen aan het Gabonese Rode Kruis. De commandanten van het detachement 15 Wing gedurende de twee periodes, Maj VI Marc 'Marco' Charlier en Cdt VI Kristof 'Heff' Heffinck hebben de zeer goede samenwerking met de Lichte Brigade tijdens de hele oefening benadrukt. Op 27 september heeft een Embraer (Vandebosch, Behets/Wydemans) een rotatie uitgevoerd naar Libreville in het kader van het bezoek van GenMaj Devogelaere verantwoordelijk voor de operaties op de Staf. Op 13 en 14 oktober zijn de VCHOD viceadmiraal Hofman en de commandant van de Landcomponent GenMaj Thys met de A321 (Flamant, Meukens, De Beir) naar Libreville gegaan om een bezoek aan het oefenterrein te brengen. Zo wilden ze het land officieel bedanken voor zijn gastvrijheid en voortreffelijke samenwerking.

Muziekinstrumenten voor Irak

Op 21 Sep zette de CH11 (Erens, Benzensek) koers naar Irak via Trapani en Jordanië om er muziekinstrumenten te brengen, die door VRT-journalist Rudi Vranckx zijn ingezameld na een uitzending over een door IS vernietigde muziekschool tijdens het offensief in Mosoel.



Rudi Vranckx lanceerde een oproep om muziekinstrumenten in te zamelen om «de muziek terug in de straten van Mosoel te brengen». De journalist bezocht de stad en de muziekschool in juni en stelde er vast dat terreurgroep IS er alle muziekinstrumenten kapot had geslagen. Er kwamen meer dan 700 inzendingen binnen waarvan er een vijftigtal met deze voorziene herbevoorradingsvlucht naar het Iraakse

oefenterrein was momenteel echter het kleine regenseizoen aan de gang, wat het detachement verplichtte om zijn plannen te wijzigen. Uiteindelijk bracht een C-130 de helft van de rijst ter plaatse via de luchthaven van Lambaréné. De rest werd overgedragen aan het Gabonese Rode Kruis. De commandanten van het detachement 15 Wing gedurende de twee periodes, Maj VI Marc 'Marco' Charlier en Cdt VI Kristof 'Heff' Heffinck hebben de zeer goede samenwerking met de Lichte Brigade tijdens de hele oefening benadrukt. Op 27 september heeft een Embraer (Vandebosch, Behets/Wydemans) een rotatie uitgevoerd naar Libreville in het kader van het bezoek van GenMaj Devogelaere verantwoordelijk voor de operaties op de Staf. Op 13 en 14 oktober zijn de VCHOD viceadmiraal Hofman en de commandant van de Landcomponent GenMaj Thys met de A321 (Flamant, Meukens, De Beir) naar Libreville gegaan om een bezoek aan het oefenterrein te brengen. Zo wilden ze het land officieel bedanken voor zijn gastvrijheid en voortreffelijke samenwerking.



le detachement à modifier ses objectifs. Ainsi, la moitié du riz fut amenée par C-130 sur l'aéroport de Lambaréné tandis que le reste du stock a été remis à la Croix-Rouge gabonaise. Les commandants du detachement du 15 Wing lors des deux périodes, le Maj Avi Marc 'Marco' Charlier et le Cdt Avi Kristof 'Heff' Heffinck ont souligné la très bonne collaboration avec la Brigade Légère tout au long de l'exercice. Le 27 septembre un Embraer (Vandebosch, Behets/Wydemans) a effectué une rotation sur Libreville dans le cadre de la visite du GenMaj Devogelaere responsable des opérations à l'Etat-Major.

Les 13 et 14 octobre, ce sont le VCHOD le vice-Amiral Hofman et le chef de la Composante Terre le GenMaj Thys qui se sont rendus sur le théâtre de l'exercice avec l'A321 (Flamant, Meukens, De Beir) afin de visiter le detachement ainsi que de remercier officiellement le Gabon pour son accueil et la qualité de sa collaboration.

Instruments de musique pour l'Irak

Le 21 Sep le CH11 (Erens, Benzensek) a décollé pour l'Irak via Trapani et la Jordanie pour y amener des instruments de musique collectés par le journaliste de la VRT Rudi Vranckx suite à une émission sur la destruction d'une école de musique pendant une offensive IS sur Mossoul. Rudi Vranckx avait en effet lancé un appel pour rassembler des instruments de musique afin «de ramener la musique dans les rues de Mossoul. Le journaliste avait visité la ville et l'école de musique en juin et avait constaté que le groupe terroriste IS avait détruit tous les instruments de musique. Plus de 700 instruments furent récoltés et une cinquantaine d'entre eux ont été mis à bord de ce vol de réapprovisionnement prévu vers la ville irakienne d'Erbil. De là les instruments de musique ont été acheminés vers Mossoul.

B-FAST en Dominique

Le 26 septembre le CH13 (Herman, Van Dyck) décollait vers Roseau en Dominique avec à son bord 15 passagers

Erbil verstuurd werden. Van daaruit werden de instrumenten verder naar Mosoel gebracht.

B-FAST in Dominica

Op 26 september steeg de CH13 (Herman, Van Dyck) op richting Roseau in Dominica met aan boord 15 passagiers



van de ploeg B-FAST (Belgian First Aid & Support Team) alsook 8T materieel, voornamelijk een waterzuiveringsstation, om hulp te bieden aan de slachtoffers van orkaan Maria.



De zending moest slechts 5 dagen duren en via Washington terugkomen om materieel bij het BMSO (Belgian Military Supply Office) te gaan halen. Door gebrek aan de nodige diplomatieke toelatingen moest de crew enkele dagen wachten in Guadeloupe vooralleer koers te zetten naar Washington. Ondertussen kreeg de crew een vraag van de Fransen om rotaties met humanitair materieel tussen Pointe-à Pitre en Dominica uit te voeren, alsook een vraag van de Nederlanders om vier rotaties uit te voeren tussen Willemstad (Curaçao) en Sint-Maarten die ook getroffen werden door de orkaan. Daarnaast moesten troepen van Sint-Maarten naar Willemstad gebracht worden. Na coördinatie met het EATC (European Air Transport Command) mochten deze vluchten uitgevoerd worden. Op 3 oktober zijn ze de BFAST ploeg in Roseau terug gaan halen om ze naar Guadeloupe te brengen. Van daaruit zouden ze met een burgervlucht naar België terugkeren. In totaal werden meer dan 52 uren gevlogen tijdens deze zending. Volgens Cdt VI Joël 'Jo' Herman hebben ze tijdens deze zending heel veel ervaring opgedaan. Ze zijn met weinig informatie vertrokken en hebben zich voortdurend aan nieuwe aanvragen of veranderde gegevens moeten aanpassen. Bovendien was de landingsbaan van Dominica heel interessant: slechts 4600 voet lang, « sportieve » approach te wijten aan het reliëf en geen navigatie-instrumenten beschikbaar. Eén enkele persoon met een kleine draagbare radio stond er om de bewegingen van de vliegtuigen te coördineren!

Premier bezoekt Belgische F-16's in Estland

Op 28 september is Premier Charles Michel met een Embraer (Rappelet, Vanhaeren) naar Amari vertrokken om een bezoek te brengen aan de Belgische F-16's in Estland. Van daaruit beschermen vier Belgische F-16



de l'équipe B-FAST (Belgian First Aid & Support Team) ainsi que 8T de matériel, principalement une station d'épuration d'eau, afin de venir en aide aux victimes de l'ouragan Maria. La mission ne devait durer que 5 jours et revenir via Washington pour y embarquer du matériel auprès

du BMSO (Belgian Military Supply Office). Cependant, suite au manque des autorisations diplomatiques nécessaires, l'équipage a dû attendre quelques jours en Guadeloupe avant de pouvoir mettre le cap sur Washington. Entretemps, l'équipage avait reçu une requête des Français pour effectuer des rotations avec du matériel humanitaire entre Pointe-à Pitre et la Dominique ainsi qu'une requête des Hollandais pour effectuer quatre rotations entre Willemstad (Curaçao) et Saint-Martin qui avait aussi été durement touché par l'ouragan. Des troupes devaient également être amenées de Saint-Martin vers Willemstad. Après avoir coordonné ces requêtes avec l'EATC (European Air Transport Command) ces vols ont pu être exécutés. Le 3 octobre ils ont été rechercher l'équipe BFAST à Roseau pour la ramener en Guadeloupe d'où ils repartiraient pour la Belgique par vol civil. Au total, plus de 52 heures auront été volées lors de cette mission. Selon le Cdt Avi Joël 'Jo' Herman cette mission a été une bonne expérience. Ils sont partis avec très peu d'information et ont dû s'adapter constamment à de nouvelles demandes ou à des données changeantes. De plus, la piste de Dominique était très intéressante : seulement 4600 pieds de long, approche « sportive » en raison du relief et aucun instrument de navigation aérienne de disponible. Une seule personne était en charge de la coordination des mouvements des avions avec une petite radio portable!

Le Premier Ministre visite les F-16 Belges en Estonie

Le 28 septembre le Premier Charles Michel s'est rendu en Embraer (Rappelet, Vanhaeren) à Amari afin de rendre visite à la mission des F-16 belges en Estonie. Quatre chasseurs F-16 belges y défendent l'espace aérien des pays baltes depuis le

jachtvliegtuigen sinds begin september het luchtruim boven de Baltische staten in het kader van een NAVO-missie.

Estland beschikt, net zoals de twee andere Baltische staten, niet over eigen gevechtsvliegtuigen om de integriteit van het luchtgebied te waarborgen. Sinds hun toetreding tot de NAVO in 2004 staan de andere lidstaten in een beurtrol in voor de bescherming. Dertien jaar geleden waren onze F-16's trouwens de allereersten om deze taak op zich te nemen. Voor ons land is het ondertussen de zevende deelname.

Staatsbezoek aan India

Op 5 november zijn onze Vorsten naar de Republiek India



vertrokken voor een staatsbezoek van vijf dagen. Om een tussenstop richting New Delhi te vermijden werd een A330 HiFly (Flamant, Hanssens, Dewulf) gebruikt. Onze Vorsten waren vergezeld van de drie minister-presidenten van de drie regio's en van de Federatie Wallonië-Brussel, alsook de minister van Buitenlandse Zaken Didier Reynders en de staatssecretaris voor Buitenlandse Handel Pieter de Crem. Talrijke bedrijfsleiders en vertegenwoordigers van de academische wereld waren eveneens van de partij. India en België vieren dit jaar 70 jaar van diplomatische betrekkingen. Naast de bedrijfsleiders gingen het Waals agentschap voor uitvoer en het Vlaams Agentschap voor Internationaal Ondernemen mee alsook het Verbond voor Belgische Ondernemingen. Dit staatsbezoek omvatte ook een academisch luik gekenmerkt door de aanwezigheid van de rectoren van de voornaamste universiteiten van het land maar ook van o.a. vertegenwoordigers van het ARES (Académie de Recherche et d'Enseignement Supérieur) en van het NFWO (Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek).

's Anderendaags landde de delegatie in Agra voor een bezoek van de Taj Mahal.

Op 9 november werd koers gezet naar Mumbai om twee dagen later terug naar ons land te keren.

Motorpech DA900

Op 2 november steeg de DA900 (Leest, Vanavermaet, Jorissen) op uit Washington om de commandant van de luchtcomponent terug naar België te brengen. Eens boven 20000 voet begonnen vibraties voelbaar te worden op een motor. De crew besloot rechtsomkeert te maken. Na een evaluatie van de firma Duncan Aviation (ondercontractant van Jet Aviation) werd beslist de motor #1 te vervangen. Het

mois de septembre dans le cadre d'une opération de l'OTAN. L'Estonie et les deux autres pays baltes ne disposent pas d'avions de combat. Depuis leur entrée dans l'OTAN en 2004, leurs espace aérien est donc défendu par d'autres pays membres. Nos F-16 avaient été les premiers à endosser cette tâche il y a treize ans, il s'agit désormais de leur septième participation.

Visite d'Etat en Inde

Le 5 novembre, nos Souverains se sont rendus en République d'Inde pour une visite d'Etat de cinq jours. Pour éviter une escale vers New Delhi, un A330 (Flamant, Hanssens, Dewulf) de HiFly a été affrété pour l'occasion. Nos Souverains étaient accompagnés des ministres-présidents des trois Régions et de la Fédération Wallonie-Bruxelles ainsi que du ministre des Affaires étrangères Didier Reynders et le secrétaire d'Etat au commerce extérieur Pieter de Crem. De nombreux dirigeants d'entreprise et représentants du monde académique ont également fait le déplacement. L'Inde et la Belgique célèbrent cette année 70 ans de relations diplomatiques. Outre les chefs d'entreprise, l'Agence wallonne à l'exportation et l'Agence flamande



pour l'entrepreneuriat international accompagnaient la délégation, tout comme la Fédération des entreprises de Belgique. Cette visite d'Etat comportait également un aspect académique, marqué par la présence des recteurs de principales universités du pays mais aussi des représentants de l'ARES (Académie de Recherche et d'Enseignement Supérieur) et du FNRS (Fonds de la recherche scientifique) notamment. Le lendemain la délégation atterrissait à Agra pour une visite du Taj Mahal. Le 9 novembre cap sur Mumbai pour enfin revenir au pays deux jours plus tard.

Panne moteur DA900

Le 2 novembre le DA900 (Leest, Vanavermaet, Jorissen) décollait de Washington pour ramener le commandant de la composante aérienne en Belgique. Après avoir dépassé 20000 pieds, des vibrations au niveau d'un moteur se sont fait sentir. L'équipage décidait alors de faire demi-tour. Suite une évaluation de la firme Duncan Aviation (sous-contractant de Jet Aviation), il fut décidé de remplacer le moteur #1. Il faudra attendre jusqu'au 25 novembre pour amener un moteur provenant d'un de nos DA20 à Andrews via Atlanta. Après un test en vol le 28 novembre, le DA900 (Leest, Jorissen) a pu rejoindre Melsbroek sans encombre après une escale à Gander.



BAF/A&J ROSSELLE

zal tot 25 november duren om een motor, komende van onze DA20, in Andrews te krijgen via Atlanta. Na een testvlucht op 28 november, is de DA900 (Leest, Jorissen) zonder problemen teruggekomen naar Melsbroek na een tussenstop te Gander.

Nieuwe scanner voor douane

Op 28 november heeft op BruMil in aanwezigheid van Johan Van Overtveldt, Minister van Financiën en Fiscale Fraudebestrijding en Arnaud Feist, CEO Brussels Airport Company, een voorstelling plaats gevonden van het nieuwe voertuig van de douanediensten dat op tien minuten tijd een vliegtuig kan scannen om smokkelwaar nog beter op te sporen.

CHOD bezoek onze troepen in operaties

Op 11 december heeft onze DA900 (Leest, Gilson) de minister van Defensie en de Chef van Defensie naar Dushanbe gebracht alsook naar Mazar, Kabul, Doha, Kuwait, Al Azraq, Amman en Amari in het kader van een bezoek aan onze troepen in operaties.

Farewell CH-08

Op 21 december heeft de CH-08 zijn laatste vlucht in de schoot van de luchtcomponent uitgevoerd. Na een low pass boven de installaties van de 15 Wing is de bemanning (Aelvoet, Grégoire) in Beauvechain geland waar het toestel gestockeerd zal worden in afwachting van de verkoop ervan. De motoren en schroeven zullen afgebouwd worden om op de rest van de vloot gebruikt te worden. Het is het eerste toestel dat na 44 jaar trouwe



J. LSM KRISTOF MOENS

Nouveau scanner pour la douane

Le 28 novembre s'est déroulée à BruMil, en présence de Johan Van Overtveldt, Ministre des Finances et de la lutte contre la Fraude Fiscale et d'Arnaud Feist, CEO de Brussels Airport Company, la présentation du nouveau véhicule des services de douane qui en dix minutes peut scanner un avion afin de découvrir des produits illicites.

Le CHOD visite nos troupes en opération

Le 11 décembre le DA900 (Leest, Gilson) a emmené notre ministre de la Défense et le Chef de la Défense à Dushanbe,



Mazar & Kaboul, Doha, le Koweït, Al Azraq, Amman et retour via Amari dans le cadre d'une visite de nos troupes en opérations.

Farewell CH-08

Le 21 décembre dernier le CH-08 a effectué son dernier vol au sein de la Composante aérienne. Après une low pass au-dessus des installations du 15 Wing l'équipage (Aelvoet,



Grégoire) a atterri à Beauvechain où l'avion sera stocké dans l'attente d'être vendu. Les moteurs et les hélices seront récupérés pour être utilisés sur le reste de la flotte. C'est le premier appareil à être retiré de service après 44 ans de bons et loyaux services. Le CH-10 suivra mi-2018.



Goodbye CH08

