



DAKOTA

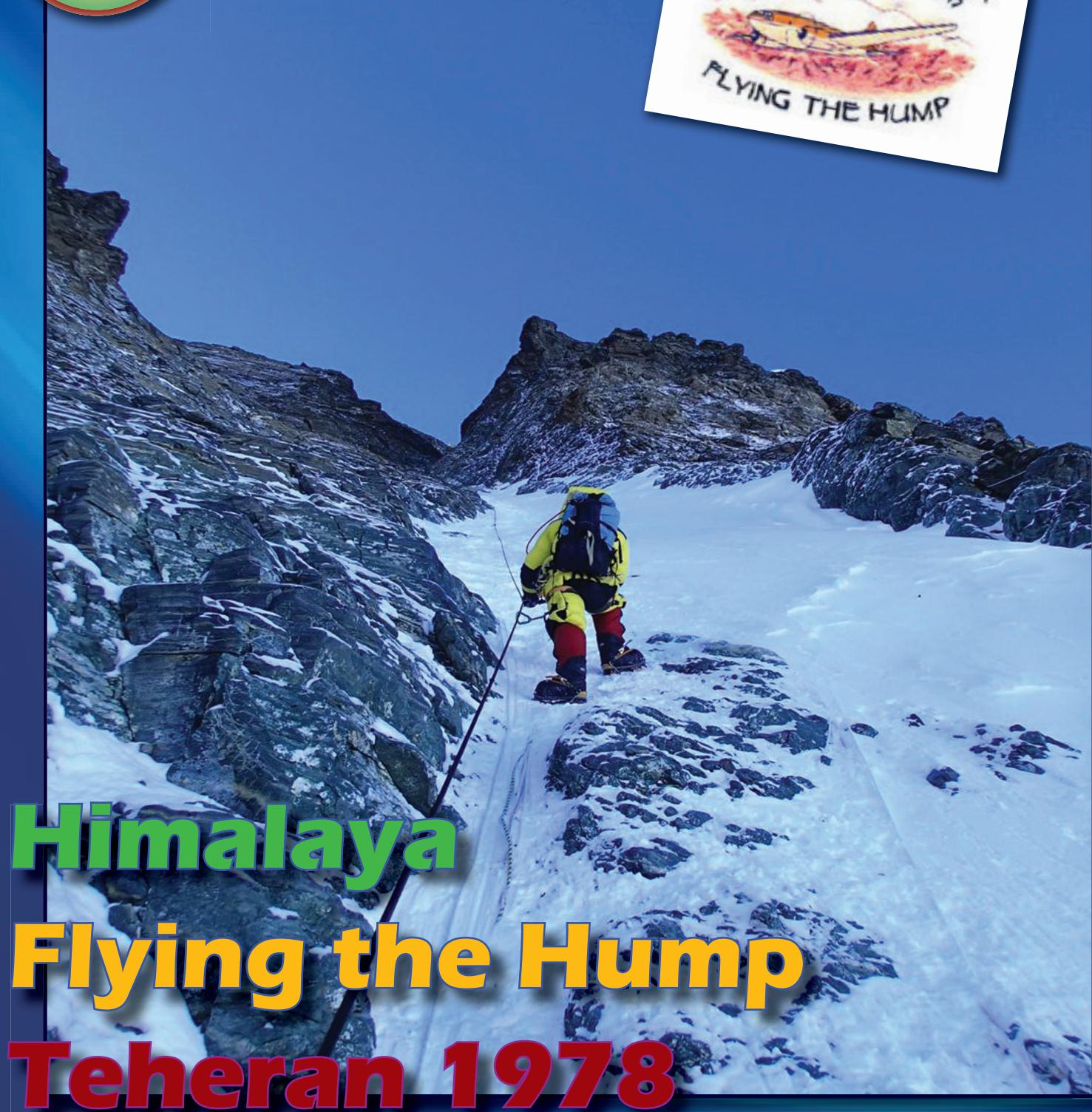
News

74

Juni/Juin
2018

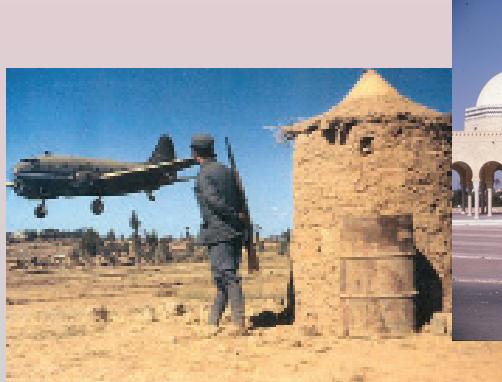
CHINA - BURMA - INDIA
APRIL 1942 - NOVEMBER 1943

FLYING THE HUMP



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

Ieder zijn Everest
A chacun son Everest

Blz 12
Page 12

Victor Volont

Blz 15
Page 15

Flying the Hump

Blz 19
Page 19

Atlas Story, part 23

Blz 23
Page 23

Destination Teheran

Blz 27
Page 27

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, J.L. Lejeune

Layout : André Janssens

Vertaling : Isabelle Scheyvaerts,
Gilbert Desmet, Philippe Chapelle,
Marc Philips, Mich Mandl, J.L. Lejeune

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,
M. Philips, Mike Arren, J.L. Lejeune

Layout : André Janssens

Traduction : Isabelle Scheyvaerts,
Gilbert Desmet, Philippe Chapelle,
Marc Philips, Mich Mandl, J.L. Lejeune

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

Vijf-en-twintig jaar geleden werd op initiatief van de ondertussen overleden Jo Huybens, door een kleine groep enthousiastelingen, het Dakota Documentatiecentrum opgericht. In het volgend nummer zullen we even terugblaffen op die periode. Ondertussen doet onze vereniging het nog steeds goed met meer dan 400 steunende leden. Dit jaar zien we met voldoening dat er weer een groter aantal groepsbezoeken aangemeld worden, wat hopelijk nieuwe leden zal aanbrengen. Voor al deze bezoekers wordt deze zomer in ons museum de historiek van de 15 Wing opgefist en geüpdateet tot op heden. Reden te meer om ons een bezoekje te brengen.

Op 31 januari van dit jaar, de dag nadat we Dakota News 73 verzonden hadden, overleed Rita Deneve die meer dan twintig jaar bestuurslid en zeer geliefde medewerkster was van onze vereniging. Het verlies is groot maar de herinnering blijft. In dit nummer vindt u een korte in memoriam.

In dit nummer brengen we u een gevarieerd menu. We brengen u het verhaal van twee markante figuren: Victor Volont, een oudgediende van de 15 Wing, die begin jaren vijftig van vorige eeuw commandant was van zowel het 20^{ste} als 40^{ste} Smaldeel; en van Kapitein Stefan Wolput die nu deel uitmaakt van het Flight Management Squadron binnen de Vlieggroep en die verleden jaar in de Himalaya de op drie na hoogste berg ter wereld beklim. Twee volledig verschillende persoonlijkheden waarvan de verhalen zeker het vertellen waard zijn.

Iran en zijn leiders worden dagelijks in het wereldnieuws vermeld. De Iraanse revolutie die het huidige regime aan de macht bracht vond veertig jaar geleden plaats. Ook een C-130 van de 15 Wing speelde een minieme rol. Twee bemanningsleden die erbij waren herinneren het zich nog. En tot slot gaan we nog eens een 35 jaar terug om er u aan te herinneren in welke moeilijke omstandigheden, en met welke beperkte technische middelen, transportbemanningen in de tweede wereldoorlog dikwijls gevraagd werden te opereren. We doen dit aan de hand van een Amerikaans artikel dat het verhaal doet over een grote maar minder bekende luchtbrug van India naar China. Dit laatste verhaal zullen we over twee nummers spreiden.

En tot slot vraag ik u te noteren dat dit jaar ons Breugelfeest zal doorgaan op vrijdag 19 oktober. We rekenen op uw aanwezigheid.

De voorzitter

Il y 25 ans, un petit groupe d'enthousiastes créait à l'initiative du regretté Jo Huybens le Centre de Documentation Dakota. Nous reviendrons sur cette période dans un prochain numéro. Entretemps, notre association prospère avec plus de 400 membres. Cette année, nous voyons avec satisfaction augmenter à nouveau le nombre de visites de groupes, ce qui, nous l'espérons, nous permettra d'intégrer de nouveaux membres. Pour tous ces visiteurs, nous rafraîchissons et mettons à jour l'historique du 15 Wing présenté dans notre musée. Une raison de plus pour venir nous rendre une petite visite.

Le 31 janvier dernier, au lendemain de l'envoi du Dakota News 73, décédait Rita Deneve. Rita fut durant plus de vingt ans membre du conseil et collaboratrice appréciée de notre association. Une grande perte pour nous mais aussi beaucoup de souvenirs. Vous trouverez notre éloge à sa mémoire dans ce numéro.

Cette édition de Dakota vous propose un contenu des plus variés. Nous vous proposons l'histoire de deux figures marquantes : Victor Volont, un ancien du 15 Wing, qui fût au début des années cinquante du siècle dernier commandant de la 20^{ème} et de la 40^{ème} escadrille, ainsi que Stefan Wolput qui fait maintenant partie du Flight Management Squadron au sein du Groupe de Vol et qui escalada l'an passé dans, l'Himalaya, la troisième plus haute montagne du monde. Deux personnalités totalement différentes dont les histoires méritent d'être contées.

L'Iran et ses dirigeants reviennent quotidiennement à la une de l'actualité. La révolution iranienne, à l'origine du régime actuel, eut lieu voici quarante ans. Un C-130 du 15 Wing joua un rôle minime dans ces évènements. Deux membres d'équipage s'en souviennent encore. Pour terminer, nous remontons encore plus loin dans le temps pour vous rappeler dans quelles circonstances difficiles et avec quels moyens techniques limités des équipages de transport ont opéré durant la seconde guerre mondiale. Nous nous basons sur un article américain qui relate l'histoire d'un important -mais peu connu- pont aérien entre l'Inde et la Chine. Cet article est réparti entre ce numéro de notre magazine et le suivant.

Pour terminer, je vous invite à noter que notre fête breughélienne annuelle aura lieu le 19 octobre prochain. Venez nombreux, nous comptons sur vous.

Le Président.



Inside Dakota

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

De versoepelde toegangsprocedures, leidden tijdens de voorgaande periode tot een herneming van onze normale activiteiten: van begin februari tot verschijnen van dit nummer ontvingen Hubert en Monica 17 groepsbezoeken tijdens de normale openingsuren en 3 daarbuiten. Jean ving de Para's en Sabena Modellers Club 4 maal op, en de Old Timers gaven elkaar 4 keer rendez-vous in onze ontmoetingsruimte.

IN MEMORIAM RITA DENEVE

Spijtig genoeg vernamen wij begin februari het overlijden op 31 januari van onze P.R., Rita Deneve. Haar begrafenisceremonie ging door op zaterdag 10 februari (zelfde dag als "Tante Terry") in een overvolle Sint-Rombouts Kathedraal te Mechelen. Een groot deel van onze vrijwillige medewerkers waren hierop aanwezig, samen met hun partner, zoals ook de Ere-Korporaals van de 15 Wing, waarvan Rita ook deel uitmaakte. De aangrijpende eredienst werd geleid door E.H. Erik Pétré, "Padre" van de KMS die in 2017 ook de herinnering mis opdroeg in de kapel van de 15 Wing ter gelegenheid van de jaarlijkse "Remembrance Day", en die tijdens een periode in 2017 de geestelijke begeleider was van de bemanningen van 10 Wing, ontplooid in Jordanië. De homilie van onze directeur Jos werd gevuld door die van Pascal Erauw voorzitter van de "Ere-Korporaals 15 Wing". Als muzikale omlijsting klonken piano, cello en gezang, en konden wij kennis maken met enkele minder bekende liederen uit het repertoire van Rita. Het past om hier nogmaals haar betrokkenheid bij onze DAKOTA te belichten.

Begin jaren '90 kwam zij, heel snel na onze stichting, onze ploeg vrijwilligers aanvullen.



Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Les procédures d'accès assouplies ont conduit à une reprise de nos activités habituelles au cours de la période précédente: du début février à la publication de ce numéro, Hubert et Monica ont reçu 17 visites de groupes pendant les heures normales d'ouverture et 3 au-delà. Jean a accueilli les Paras et le Sabena Modellers Club 4 fois, et les Old Timers se sont donné rendez-vous quatre fois dans notre salle de réunion.

IN MEMORIAM RITA DENEVE

Malheureusement, au début du mois de février, nous avons appris le décès, le 31 janvier, de notre P.R., Rita Deneve. Sa cérémonie funéraire a eu lieu le samedi 10 février dans la cathédrale de Sint Rombouts à Malines. Une grande partie de nos volontaires étaient présents, ainsi que leur partenaire, tout comme les caporaux d'honneur du 15 Wing, dont Rita était également membre.

Le culte émouvant a été présidé par le R.P. Erik Pétré, « Padre » de l'ERM, qui a également dédié en 2017 la messe commémorative dans la chapelle du 15 Wing à l'occasion du « Jour du Souvenir » annuel, et qui, durant une période en 2017, était l'accompagnateur spirituel des équipages du 10 Wing, déployé en Jordanie.

L'homélie de notre directeur Jos a été suivie par celle de Pascal Erauw président des « caporaux d'honneur 15 Wing ». Le piano, le violoncelle et des chansons sonnaient comme accompagnement musical, et on nous a aussi présenté quelques chansons moins connues du répertoire de Rita.

Il convient de souligner ici encore sa signification pour notre DAKOTA.

Au début des années 90, très rapidement après notre fondation, elle est venue compléter notre équipe de

In 1995 was ze dan ook bij de eersten die een DAKOTA-lidkaart kreeg. Zij had zich onmiddellijk iedereen te vriend gemaakt en zich al heel snel laten opmerken als een dynamische persoonlijkheid, die niet aarzelde om op eigen initiatief haar persoonlijke relaties aan te spreken om ons op allerlei manieren te helpen. Op 30 april 1999 werd ze dan ook officieel benoemd als onze PR. In die functie zorgde ze o.a. voor stijlvolle ontvangst bij ons jaarlijks ledenfeest en organiseerde zij bij die gelegenheid interessante nevenactiviteiten (modeshows, azaleaverkoop, muzikale omlijsting, cadeautjes of bloemetjes voor de dames, enz....).

Zij bezorgde ons ook talrijke sponsors voor onze werking, en was steeds aanwezig bij de overhandiging van onze occasionele steun aan goede werken. Tijdens de receptie ter gelegenheid van onze jaarlijkse BBQ voor onze vrijwillige medewerkers zorgde ze altijd met enkele van hun echtgenotes voor erg smakelijke en originele hapjes. In de beginjaren maakte zij op een overtuigende manier, samen met onze stichter "Jo" Huybens, jaarlijks 120 à 170 nieuwe leden, waarvan er nu, 20 jaar later, nog altijd een tweehonderdtal trouw lid gebleven zijn!

Tot haar fysieke toestand dat spijtig genoeg onmogelijk maakte, was ze elke maandag en donderdag trouw op post en zelfs nadien bleven sommige bezoekers nog altijd vragen naar "onze Rita"...



bénévoles. En 1995, elle a été parmi les premières à recevoir une carte de membre DAKOTA. Elle est immédiatement devenue une amie pour nous tous et s'est rapidement montré comme une personnalité dynamique, qui n'hésitait pas, de sa propre initiative, à aborder ses relations personnelles pour nous aider de diverses façons. Le 30 avril 1999, elle a donc officiellement été nommée PR de notre association. Dans cette fonction, elle organisait chaque fois un accueil élégant lors de nos fêtes annuelles des membres et organisait des activités annexes intéressantes à ces occasions (défilés de mode, vente d'azalées, accompagnement musical, cadeaux ou fleurs pour les dames, etc.). Elle nous a également fourni de nombreux sponsors pour notre fonctionnement, et était toujours présente à la remise de notre soutien occasionnel aux bonnes œuvres. Lors de la réception à l'occasion de notre barbecue annuel pour nos bénévoles, elle a toujours, avec quelques épouses pris soin

de quelques bouchées savoureuses et originales. Dans les premières années elle a fait de manière convaincante, avec notre fondateur "Jo" Huybens, 120 à 170 nouveaux membres par an dont, 20 ans plus tard, deux cents nous restent encore fidèles! Jusqu'au moment où sa condition physique ne le permettait malheureusement plus, elle était fidèle au poste tous les lundis et jeudis. Certains visiteurs ont continué à demander des nouvelles de "notre Rita", même après...

Algemene Vergadering

Tijdens de Statutaire Algemene Vergadering op 26 februari werd Lt. Kol v/h Vlw b.d. Jean-Louis Lejeune bevestigd als effectief lid. Zijn kennis en contacten met de 15 Wing betekenen een welkome aanwinst voor het redactiecomité van onze DAKOTA News. Onze hoofdredacteur, Axel Vermeesch, heeft zich immers uit die functie teruggetrokken, en zal zich voortaan bezighouden met andere activiteiten in onze vzw. De voorzitter heeft hem nogmaals van harte bedankt voor alles wat hij gedaan heeft sinds 2004 om Dakota News op het huidige hoog niveau te brengen.

Op de vergadering werd Rita Deneve ten postume titel benoemd als erelid van onze vereniging, samen met Raymond Buekenhout, overleden in 2016, die eveneens een uiterst verdienstelijk stichtend lid was.

Jaarlijks Breugelfestijn

Nadat de AV besliste opnieuw een Breugelmaaltijd volgens de beproefde formule te organiseren voor alle leden, werd de datum van 19 oktober vastgelegd in samenspraak met de Mess. Reserveer nu al die datum, want wij willen jullie andermaal vergasten op een uitgebreid koud en warm buffet in een kameraadschappelijke sfeer!

Speciale bezoeken/activiteiten

Op donderdag 5 april ontvingen wij twee reporters van

Assemblée générale

Lors de l'Assemblée générale statutaire du 26 février, le lieutenant-colonel d'Avi Jean-Louis Lejeune a été confirmé comme membre effectif. Ses connaissances et ses contacts avec le 15 Wing représentent un ajout bienvenu au comité de rédaction du DAKOTA News. En effet, notre rédacteur en chef, Axel Vermeesch, s'est retiré de ce poste et s'occupera dorénavant d'autres activités dans notre ASBL. Le président le remercie encore une fois pour tout ce qu'il a fait depuis 2004 pour amener Dakota News au niveau élevé actuel. Lors de l'assemblée Rita Deneve a été nommée à titre posthume comme membre honoraire de notre association, avec Raymond Buekenhout, décédé en 2016, qui était également un membre fondateur très méritoire.

Festival annuel Breughélien

Après que l'A.G. ait décidé d'organiser à nouveau un repas Breughélien pour tous les membres selon la formule éprouvée, la date du 19 octobre a été retenue en consultation avec le mess. Réservez cette date dès maintenant, car nous voulons vous régaler une fois de plus d'un buffet chaud et froid dans une ambiance conviviale!

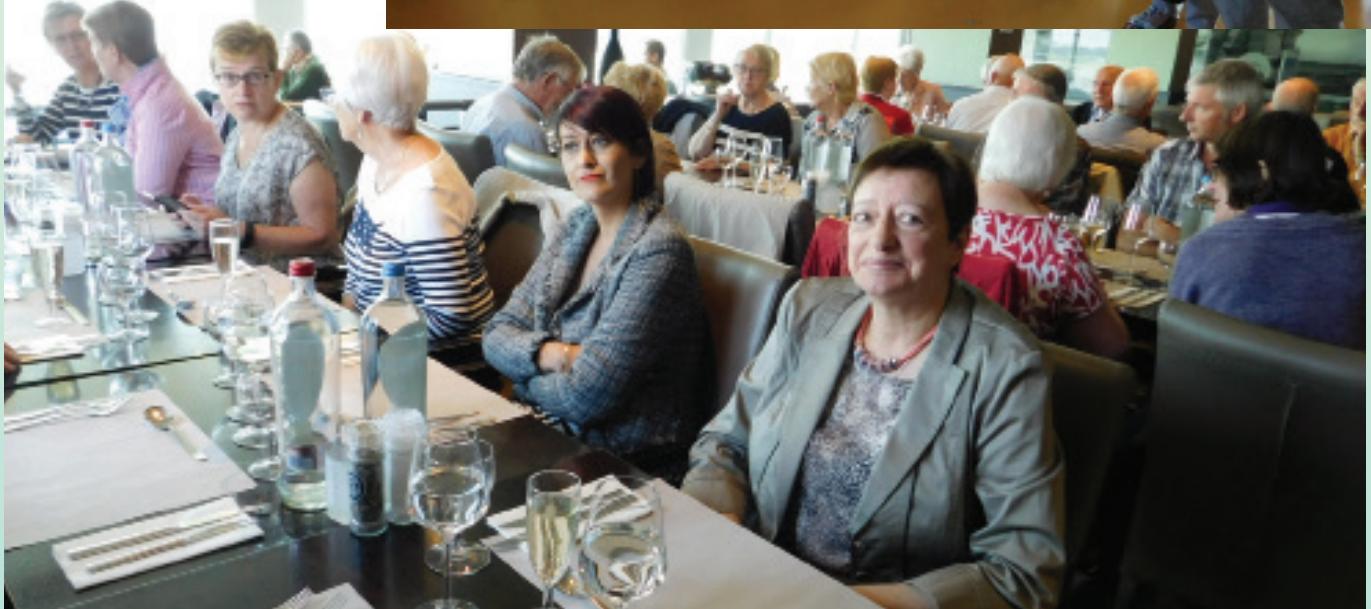
Visites / activités spéciales

Le jeudi 5 avril, nous avons reçu deux journalistes du magazine web français FCMA - PILOTER qui, en combinaison avec leur reportage au Musée Royal de



l'Armée, étaient heureux de faire un reportage photo de notre musée DAKOTA. Ils ont été très enthousiastes lors de leur visite et ont fait des dizaines de photos dans notre centre de documentation et aussi autour et dans nos trois avions présentés. Nous avons déjà reçu ces photos via Internet, et nous attendons avec impatience le rapport qui apparaîtra plus tard sur leur site (<http://www.fleuves-et-canaux.net/>).

het Franse webmagazine FCMA – PILOTER die –in combinatie met hun reportage in het Koninklijk Legermuseum- graag een fotoreportage van ons DAKOTA Museum maakten. Ze waren heel enthousiast tijdens hun bezoek, en maakten vele tientallen foto's in ons documentatiecentrum en ook rond en in onze drie ten toon gestelde vliegtuigen. Wij hebben deze foto's al via internet



ontvangen, en kijken uit naar de reportage die later op hun site (<http://www.fleuves-et-canaux.net/>) zal verschijnen.

Op vrijdag 4 mei vertrokken 34 medewerkers en ereleden met hun partner per bus naar Deurne. Op initiatief van Axel Vermeesch samen met Paul De Landtsheer bezochten wij er het Stampe/Vertongen museum (bouwers van de SV-4 waar veel oudgedienden hun eerste vlieglessen in kregen) en ook het atelier van Raymond's Aircraft Repair (RAR). Dankzij de relaties van Isabelle Scheyvaerts konden wij in de brasserie "Belair" van de luchthaven genieten van een smakelijke lunch.

Le vendredi 4 mai, 34 collaborateurs et membres honoraires avec partenaire sont partis en autobus pour Deurne. A l'initiative d'Axel Vermeesch et de Paul De Landtsheer, nous y avons visité le musée Stampe / Vertongen (constructeurs du SV-4 dans lequel de nombreux vétérans ont débuté leur formation de pilote) et le studio de Raymond's Aircraft Repair (RAR). Grâce aux relations d'Isabelle Scheyvaerts, nous avons pu déguster un savoureux déjeuner dans la brasserie "Belair" de l'aéroport.

Het Restore-team

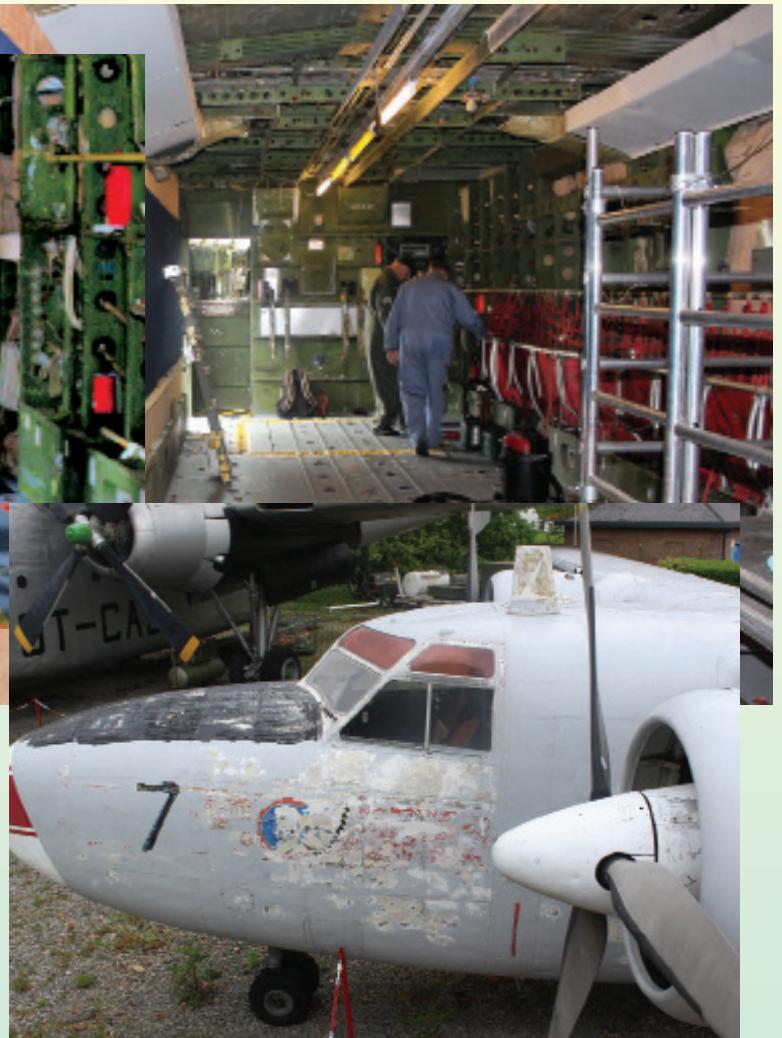
De binnenruimten van alle vliegtuigen werden verder afgewerkt en kunnen binnenkort voor onze bezoekers opengesteld worden.



In de C-119 is de vloer volledig gerestaureerd en zijn de panelen aan de linkerzijde klaar om de fotoreportages te ontvangen die Jean Dries voorbereidt. Ook de cockpit wordt opgeknapt: sommige Nav instrumenten werden teruggevonden en geïnstalleerd en bij gebrek aan "echte" exemplaren zijn onze kunstenaars bezig de zetels te kopiëren! De binnenkant en cockpits van DC-3 en Pembroke zijn ondertussen prachtig afgewerkt, en nu het mooie weer nadert zal de buitenkant van de Pembroke spoedig een nieuw kleurtje krijgen

L'équipe de restauration

Les espaces intérieurs de tous les avions ont été terminés et seront bientôt ouverts à nos visiteurs. Dans le C-119, le



Informatietechnologie voor het documentatiecentrum.

De NAS die wij aankochten om de veiligheid van onze data en het gebruiksgemak van ons netwerk te verzekeren werd eind april geïnstalleerd. Na grondig uitstellen wordt ons huidig systeem naar de NAS getransferreerd.

Wij zijn nog altijd geïnteresseerd in een degelijke en betrouwbare "VCR to dvd-recorder". Laat ons iets weten op secretariaat@dakota15wing.be.

Werkgroep "Expo"

In april werd een nieuwe werkgroep gestart o.l.v. Axel Vermeesch om de tentoonstellingszaal een nieuw en moderner uitzicht te geven en de ruimte te creëren om de geschiedenis van de 15 Wing uit te breiden met de belangrijkste operaties en gebeurtenissen van de laatste tien jaren.

De VZW DAKOTA dankt:

René Dierick (ancien FATALC) voor het schenken van twee boeken over Congo ("Le Bataillon Léopard, souvenirs d'un Africain blanc" & "La Fin des Mercenaires, Bukavu novembre 1967") en het 6de deel van "Toute l'Aviation" uitgegeven door Atlas met heel veel DC3-informatie. Hij bezorgde ook zijn zelf gemaakte brochure "Hôtel des Chutes", gebaseerd op ons FATALC-boek "Wij waren erbij".

plancher est complètement restauré et les panneaux de gauche sont prêts à recevoir les reportages photo préparés par Jean Dries. Le poste de pilotage est également en cours de rénovation : certains instruments Nav ont été retrouvés et installés et, en l'absence de copies «réelles», nos artistes sont occupés à faire une copie des sièges. L'intérieur et le cockpit du DC-3 et du Pembroke sont maintenant magnifiquement finis, et comme le beau temps se rapproche l'extérieur du Pembroke va bientôt recevoir une nouvelle couche de peinture.

Groupe de travail « Expo »

En avril, un nouveau groupe de travail a été créé par Axel Vermeesch pour donner à la salle d'exposition un nouvel aspect visuel plus moderne et créer de l'espace pour étendre l'histoire du 15 Wing aux opérations et événements les plus importants des dernières années.

L'ASBL DAKOTA remercie:

René Dierick (ancien FATALC) pour avoir donné deux livres sur le Congo ("Le Bataillon Léopard, souvenirs d'un Africain blanc" & "La Fin des Mercenaires, Bukavu novembre 1967") et la 6ème partie de "Toute l'Aviation" publié par Atlas, avec beaucoup d'informations sur le DC3. Il a également fourni sa propre brochure "Hôtel des Chutes", basée sur notre livre FATALC "Nous en étions".

Ieder zijn Eigen Everest

Tekst en foto's Kapitein Stefan Wolput "Wolf" 15 Wing

Het motto van de Royal Air Force "Per Ardua ad Astra" (Naar de sterren met moeilijkheden), werd de afgelopen jaren wel heel reëel voor kapitein Stef Wolput (alias Wolf), die ondertussen kan terugkijken op een mooie en boeiende militaire loopbaan. In 1987 begon hij zijn loopbaan als onderofficier in de 9 Wing Missiles in Grefrath als BCA-operator (Battery Control Area). Na het ontbinden van de Nike-eenheden werd hij "Flight Simulator Instructor", een job die hij 18 jaren uitvoerde in achtereenvolgens de 1ste Jachtwing, de Groepering Licht Vliegwezen en de 1 Wing. In 2003, na het slagen van de overgangsproeven tot gelijkgesteld officier (GO), kwam hij in de 15 Wing terecht als "Air Ops Officer" in het 21 Smaldeel. Na een toer op de Staf van Defensie "Movement Transport Coordination Center – Movement Transport Air" (MTCC/MTAIR) is hij sinds 2015 terug werkzaam in de 15 Wing als sectiechef van "Quality and Reporting" die deel uitmaakt van het "Flight Management Squadron" in de Vlieggroep.

2011: De Twintig Kilometer van Brussel

Bergen en duursporten waren altijd een deel van Wolfs leven. In 2011 voelde hij tijdens de 20 Km van Brussel de eerste verlammingsverschijnselen aan zijn rechteronderbeen. Vanaf dan ging het snel achteruit, en op een paar maanden tijd was het gans het been verlamd van teen tot knie. Hij zag een groot zwart gat voor zich opdoemen. Een ganse batterij neurologen boog zich over het probleem, zonder



resultaat. Tot de laatste, een doortastende dame, stopte met zoeken naar de oorzaak en Wolf aan een heel zwaar revalidatieprogramma zette. Met de hulp van een kundige medische staf en zijn gezin vocht hij zichzelf terug naar de top. Het revalideren was uitermate zwaar. Vijfmaal kinesitherapie per week aangevuld met een aangepast programma pijnmedicatie. Terug leren "stappen" via de spieren van het

A chacun son Everest

Texte et photos Capitaine Stefan Wolput
«Wolf»15 Wing

La devise de la Royal Air Force « Per Ardua ad Estra » (A travers l'adversité jusqu'aux étoiles) est devenue bien réelle durant les dernières années pour le Capitaine Stef Wolput (Wolf) qui témoigne d'une longue et passionnante carrière militaire. Il entame cette carrière au 9 Wing Missiles à Grefrath en tant qu'opérateur BCA (Battery Control Area). Il sera le dernier opérateur radar formé. Après la dissolution de l'unité Nike, il suit la formation de « Flight Simulator Instructor », un emploi qu'il exerce durant 18 ans, successivement au sein de la 1^{re} Wing de Chasse, du Gpg Lt Avn et du 1 Wing. En 2003, après avoir réussi les épreuves de transition d'officier assimilé, il rejoint le 15 Wing en tant que Air Ops Officer à la 21^e escadrille. Après un passage à l'état-major de la Défense "Movement Transport Coordination Center – Movement Transport Air" (MTCC/MTAIR), il revient en 2015 au 15 Wing en tant que Chef de section « Quality and Reporting » faisant partie du « Flight Management Squadron » au sein du Groupe de Vol.

2011 : Les Vingt kilomètres de Bruxelles

La montagne et les sports d'endurance ont toujours fait partie de sa vie. En 2011, lors des 20 km de Bruxelles, il ressent les premiers symptômes de paralysie dans la partie inférieure de sa jambe droite. Le mal ne fait qu'empirer et sa jambe est bientôt paralysée des doigts de pied au genou. Pour lui, c'est le trou noir. De nombreux neurologues se penchent sur le problème, mais sans résultat. Jusqu'au moment où un dernier médecin, une femme audacieuse, arrête de chercher l'origine du mal pour imposer à Wolf un plan de revalidation intensif. Avec l'aide d'une équipe médicale spécialisée et de sa famille, il se bat pour retrouver sa mobilité.

La revalidation est dure. Réapprendre à « marcher » via les muscles du haut de la jambe droite. Pour faciliter ce processus, on crée une orthèse de sport adaptée lui permettant à nouveau de courir, faire du vélo et de l'alpinisme. En résumé : du sang, de la sueur et des larmes.

Vers le Népal en 2015 et 2017

En avril 2015, il part avec des collègues alpinistes pour le Népal en vue d'entreprendre l'escalade du Makalu (8464 m). Cependant, le 25 avril, le pays est secoué par deux secousses sismiques dévastatrices de force 7 sur l'échelle de Richter. Le groupe, qui se trouve à une altitude de 7000 mètres, décide à l'unanimité de rentrer. Mais pour Wolf, un fait est clair : malgré son handicap, il est redevenu un alpiniste. Et il sait que ce n'est qu'un début. En avril 2017, il retourne au Népal avec l'ambition de parvenir en 60 jour au sommet du Lhotse, un montagne de l'Everest haute de 8516 mètres. Il suit un entraînement intensif avec un coach personnel et un kinésithérapeute du l'hôpital militaire, combiné avec un

rechterbovenbeen. Om dat proces te ondersteunen werd een aangepaste sport-orthese ontworpen die hem opnieuw toeliet te lopen, te fietsen en te klimmen. Kort samengevat betekende dat: bloed, zweet en tranen.

Naar Nepal in 2015 en 2017

In april 2015 vertrok Wolf naar Nepal met een aantal collega's alpinisten om de beklimming van de Makalu (8464 meter) aan te vatten. Op 25 april werd dat land getroffen door twee verwoestende aardschokken met een kracht van 7 op de schaal van Richter. Unaniem besloot de groep die toen op 7000 meter hoog zat om te keren. Maar voor hem was één zaak duidelijk: ondanks zijn beperking was hij terug een klimmer geworden. En hij wist dat dit niet het einde was! Wolf keek uit naar een grotere uitdaging: klim van zestig dagen naar de top van Lhotse, de zusterberg van Everest en 8516 meter hoog. Hij begon een lange en keiharde training samen met een "personal coach" en een kinesiste van het militair hospitaal. Samen hadden ze een "wandel-loopfiets" programma opgesteld voor buitenparcours en in een



hoogtekamer. Naast regelmatig muurklimmen stond ook nog een week klimmen in de sneeuw in het Atlasgebergte (Marokko) op het programma. Het was dan ook met een hart vol goesting, een superconditie en 60 kg bagage dat hij in Kathmandu aan een groot avontuur begon.

De aanloop en de eerste rotatie: 4 april tot 9 mei

Met het verhaal van de beklimming van de Lhotse kan een boek gevuld worden. Het begon met onderhandelen in het laagland en een chaotische helikoptervlucht naar Lukla, de poort naar het Everestgebied. Na een trek van tien dagen door de Khumbu vallei, installeerde Wolf zich in een tentje in het "Everest Base Camp" (EBC): het basiskamp dat Lhotse en Everest delen en zijn thuis voor de komende zes weken. Hij maakte er deel uit van een bont internationaal gezelschap, waarvan de meeste leden als einddoel Everest hadden. Slechts enkelingen zoals Wolf, waren hier voor de technisch moeilijkere Lhotse.



programme de marche, course et vélo sur parcours extérieurs et en chambre hypobare. Après la pratique régulière de l'escalade sur mur, il part durant une semaine escalader les montagnes neigeuses de l'Atlas au Maroc. C'est avec l'envie de réussir, une condition au top et 60 kg de bagages qu'il entame sa grande aventure à Katmandu.

Prologue et la première rotation : 4 avril au 9 mai

L'histoire de l'escalade du Lhotse remplit un livre à elle seule. Elle débute avec des négociations dans la plaine et un vol en hélicoptère chaotique vers Lukla, porte de l'Everest. Après un périple d'une semaine, Wolf installe sa petite tente au camp de base que se partagent le Lhotse et l'Everest : « Everest Base Camp » EBC, son habitat pour les semaines suivantes. Il fait partie d'un groupe hétérogène international dont la plupart veulent à tout prix atteindre le sommet du Lhotse ou de l'Everest.

Le « véritable travail » débute le 21 avril : la première rotation via le glacier notoire (Icefall) vers le camp d'altitude 3 à plus de 7000 mètres. Une bataille constante face à divers défis : les échelles dans le Icefall, l'étrange chaleur (jusqu'à 37°) dans les vallées en altitude, le froid en d'autres endroits et durant la nuit (jusqu'à -30°), les traîtrises de la glace, les tempêtes de neige, la faim, la soif et le manque de sommeil. Combinez ces facteurs avec un manque d'oxygène permanent et de longues attentes et vous saurez qu'il faut avoir une forme physique et un mental d'acier pour tenir le coup.

Après cette première rotation de plus de 10 jours les membres de l'équipe sont épuisés. Les conditions météorologiques dans le camp sont détestables, les perspectives d'atteindre





Op 21 april 2017 begon het "echte werk": de eerste rotatie door de beruchte "icefall" (de gletsjer) tot Kamp 3, op 7100 meter. Het werd een constant gevecht tegen allerlei uitdagingen: de ladders in de "icefall", de vreemde hitte (tot 37°) in de valleien boven, de koude op andere plekken en 's nachts (tot -30°), het verraderlijke ijs, sneeuwstormen, honger, dorst en gebrek aan slaap. Combineer dat met een constante vorm van zuurstoftekort en heel veel wachten, en je weet dat je hierboven zowel fysiek als mentaal ijzersterk moet zijn. Na deze eerste rotatie tot Kamp 3 van meer dan tien dagen waren de teamleden uitgeput en dalen ze terug af naar het EBC. Het weer in het basiskamp was bar slecht, de vooruitzichten voor de komende dagen op een eventuele poging om de top te bereiken zagen er niet goed uit. Ze besloten dan ook om een weekje te gaan uitrusten een duizendtal meter lager. En dat mag je letterlijk nemen: in Pheriche, een klein gehucht op 4300 meter hoogte en een paar uren stappen van het basiskamp, kan je in het



bescheiden "Himalayan Hotel" rekenen op een echt bed, een modern toilet en vooral een warme kachel en een ganse menukaart aan lekker eten. Vele andere klimteams gaven er de brui aan, ook in Wolfs team gingen een aantal leden weer naar huis. Voor Lhotse bleven een handvol klimmers over.

Naar de top van de Lhotse: 8 tot 19 mei

De overblijvers trokken op 8 mei weer naar boven en daar begon het wachten op de "final call", een teken dat het moment is aangebroken, "window of opportunity" met 10

le sommet compromises. Ils décident alors d'aller se reposer quelques 1000 mètres plus bas. Et c'est à prendre à la lettre : à Periche, une petite bourgade à quelques heures du camp de base, vous pouvez compter sur un vrai lit dans le discret Himalayan Hotel ainsi que sur des toilettes modernes. Il y brûle un bon feu et vous pouvez y déguster un bon repas sur base d'un menu étoffé. Plusieurs équipes d'escalade jettent l'éponge, certains membres de l'équipe de Wolf rentrent chez eux. Il ne reste finalement qu'un petit nombre d'alpinistes décidés à poursuivre l'ascension du Lhotse.

Vers le sommet de Lhotse : 8 au 19 mai

Ils repartent le 8 mai vers le sommet et attendent le « final call », confirmation d'une bonne « fenêtre » avec peu de vent pour entamer l'escalade vers le sommet. Le 14 mai, la patience de Wolf est récompensée : le temps change, le soleil s'attarde à l'horizon et les étoiles brillent enfin dans la nuit. Le sherpa Karma, Robert « the rocket » Nyberg (un suédois) et Stef « Wolf » Wolput font leurs bagages et forment la première équipe Lhotse : the « summit push is on ». Ils atteignent le Camp 4 le 18 mai, après trois jours d'escalade ensoleillés et relativement chauds. Ils sont là : contents, en bonne santé à 7800 mètres de hauteur. Ils ont évité une gigantesque avalanche et disposent cette fois-ci des vivres et boissons nécessaires pour effectuer les derniers 700 mètres. De plus, les sherpas ont assuré la route vers le sommet. Tous les éléments sont réunis pour atteindre leur but. Il ne reste plus qu'à passer une courte nuit dans une petite tente avec deux hôtes supplémentaires : deux Polonais qui partiront après eux vers le sommet.

Nous sommes le 19 mai à 2 heures du matin : Robert, Wolf et Karma partent pour le sommet. Ils sont équipés d'oxygène supplémentaire, ceci après délibération entre les sherpas et Dan Mazur, leur chef d'expédition. Tout va bien. Ils progressent rapidement et facilement. La pente du couloir est raide, parfois jusqu'à 70% de degré d'inclinaison. Et voilà le sommet. Encore 100 mètres. Wolf se sent mal : assoiffé, vidé, hésitant. Robert est le sauveteur de service : il a encore un peu d'eau dans son sac-à-dos. Quelques gorgées et Wolf est reparti. Juste avant le sommet, ils dépassent un alpiniste tchèque mort qui s'est assis là en 2012 et s'y trouve toujours. Ils atteignent le sommet à 8h55. Et là, vous le constatez : « le monde est à vous ».

Un petit quart d'heure au sommet de Lhotse

Toutes les difficultés, tous les efforts, les entraînements, les préparations et les rêves des années passées se concrétisent en un quart d'heure au sommet. Admirer le spectacle, profiter de ce moment magique, prendre des photos, filmer et, bien sûr, téléphoner à la maison. Avant d'avoir réalisé, vous êtes déjà en train de redescendre : mais vous n'êtes qu'à mi-chemin. La descente est le plus difficile et fait de nombreuses victimes qui demeurent pour toujours sur cette montagne. Ce n'est que le 21 mai que les alpinistes rejoignent le camp de base. Tant d'émotions dans une équipe : quatre grimpeurs sur le Lhotse, juste quelques-uns sur l'Everest. Et une grande perte : un participant américain qui a perdu la vie dans la «zone de mort». La montagne donne, la montagne reprend.

De belles et fascinantes perspectives

L'ascension du Lhotse fut pour Wolf « son Everest ». Son message est clair : ayez un rêve et réalisez-le. Allez-y. Ne

weinig wind om de route naar de top aan te vatten. Op 14 mei werd Wolfs geduld beloond: het weer veranderde, de zon bleef langer aan de horizon, 's nachts zag je eindelijk sterren. Sherpa Karma, de Zweed Robert "the rocket" Nyberg en Stef "Wolf" Wolput pakten hun spullen bij elkaar en vormden het eerste Lhotse team: "the summit push is on". Hier heeft Wolf jaren voor gewerkt.

Op 18 mei bereikten ze Kamp 4, na drie zonnige maar winderige klimdagen. Daar zaten ze dan: blij, gezond en wel op 7800 meter hoogte. Ze waren ontsnapt aan een gigantische lawine en hadden deze keer meer dan genoeg eten en drinken mee om de laatste 700 meter naar boven vol te houden. Bovendien hadden de klimsherpa's de route tot de top verzekerd. Alle sterren stonden dus goed voor een succesvolle poging naar de top. Er wachtte hen een korte nacht in een kleine tent met nog extra gasten, twee Polen, die na hen zouden vertrekken naar de top.

Op 19 mei om 2 uur 's ochtends vertrokken Robert, Wolf en Karma naar de top. Met extra zuurstof, een gezamenlijke beslissing na overleg met de sherpa's en hun expeditieleider Dan Mazur. Het gaat goed. Ze vorderen snel en vlot. De "couloir" is stijl, soms tot 70% hellingsgraad maar hij ligt er perfect en windstil bij. En daar is hij dan: de top, nog 100 meter! Plots krijgt Wolf het moeilijk: dorst, leeg, twijfel. Robert is redder van dienst, hij heeft nog een beetje water in zijn rugzak. Een paar slokken en Wolf kan weer verder. Vlak onder de top passeren ze een dode Tsjechische klimmer, hij ging er in 2012 zitten en hij zit er vandaag nog. Om 8u55 staan ze boven op de top. En dan weten ze het, ze zien het meteen: "de wereld is van hen".

Een kwartiertje op de top van de Lhotse

Alle ellende, inspanningen, trainingen, voorbereidingen en dromen van de voorbije jaren komen hier samen in één kwartiertje op de top. Even rondkijken, genieten, een paar foto's en een filmpje en ach ja: even bellen naar huis. Voor je het weet, ben je weer op weg naar beneden, je bent immers nog maar halfweg. De afdaling is het moeilijkste stuk en zorgt voor de meeste slachtoffers die voor altijd op de berg blijven wonen. Pas op 21 mei komen de klimmers weer aan in het basiskamp. Zovele emoties in één team: vier klimmers op Lhotse, slechts een handvol op Everest. Een één groot verlies: een Amerikaanse deelnemer laat het leven ergens in de "death zone", de zone boven de 8000 meter. De berg geeft, de berg neemt!

Nog mooie en boeiende vooruitzichten

De beklimming van Lhotse was voor Wolf "zijn Everest". Zijn boodschap is dan ook duidelijk: heb een droom en hou die droom. Ga ervoor. Laat je niet bepalen door je beperkingen maar door je mogelijkheden. Wolf maakte van zijn expeditie een filmvoorstelling. Daarmee trekt hij het land rond en wil hij anderen inspireren om ook "hun Everest" te zoeken en te beklimmen. En die kan voor iedereen anders zijn: het opstaan uit de zetel, stappen tot het einde van de tuin, lopen van een marathon of de beklimming van een berg. Het volgende project? Kapitein Wolput is al bezig met plannen voor een nieuw hoog doel! De "wandelberg" van Afrika, de Kilimanjaro in Tanzania beklimmen samen met een aantal mensen met een fysieke beperking, elk vergezeld van een "buddy" die hen mentaal en fysiek ondersteunt. En voor zichzelf: een "nieuwe 8000er". Het verhaal op Makalu uit 2015 is niet afgewerkt. En daar rond staan nog andere

vous laissez pas dicter par vos limites mais bien par vos possibilités. Wolf a fait de son expédition un film. Il parcourt le pays pour le montrer et inspirer les autres dans la recherche de LEUR Everest et son escalade. Ce sera différent pour chacun : sortir de son fauteuil pour aller au fond du jardin, effectuer un marathon ou escalader une montagne. Le prochain projet ? Le capitaine Wolput a de nouveaux plans : un but ambitieux ! Escalader la montagne



« promenade » d'Afrique, le Kilimandjaro en Tanzanie avec une groupe de personnes à mobilité réduite, chacune assistée d'un accompagnateur la soutenant mentalement et physiquement. Et pour lui-même : un nouveau sommet de 8000 m. L'histoire de Makalu n'est pas terminée. Il y a encore d'autres sommets dans cette région. A suivre donc....

Traduction : Isabelle Scheyvaerts



Victor Volont

Een vliegeniersloopbaan die dramatisch begon

Door Rik Hollanders

Het is de nu 97- jarige Jean Lauwers die mij vertelde over luitenant- kolonel Vlieger Victor Volont. Jean was gedurende 15 jaar boordradio in Congo en Katanga. Gedurende die periode leerde Jean, Victor Volont kennen als piloot en bevelhebber. Het feit dat er bij Jean op de schouw een foto prijkt van deze piloot is veelzeggend. Het is duidelijk dat er tussen de twee families een stevige vriendschapsband werd gesmeed tijdens hun verblijf in de tropen. "Le vieux Lauwers" spreekt altijd vol bewondering en respect over zijn favoriete boordcommandant. Victor Volont was oorlogsinvalid, een held van het eerste uur. Hij werd zwaargewond terwijl hij aan de stuurknuppel van zijn vliegtuig zat. De juiste omstandigheden waren voor de 2 families niet meer zo duidelijk. Ik werd nieuwsgierig naar het levensverhaal van deze oorlogsvlieger.



Une carrière d'aviateur au début dramatique

Par Rik Hollanders - traduction Isabelle Scheyvaerts

C'est Jean Lauwers, aujourd'hui âgé de 97 ans, qui me raconta l'histoire du lieutenant-colonel Aviateur Victor Volont. Jean fut durant 15 ans radio de bord au Congo et au Katanga, période durant laquelle il fit la connaissance du pilote et commandant Victor Volont. Le fait qu'une photo de ce pilote trône sur la cheminée de Jean est significatif. Il est clair qu'un solide lien d'amitié s'est tissé entre ces deux familles lors de leur séjour sous les tropiques. « Le vieux Lauwers » parle toujours avec admiration et respect de son commandant de bord favori. Victor Volont était un invalide de guerre, un héros de la première heure. Il fut gravement blessé alors qu'il était aux commandes de son avion. Les circonstances exactes n'étaient plus très claires pour les deux familles. Ma curiosité fut exacerbée par l'histoire de ce pilote de guerre.

Victor Volont werd geboren in Lens-Saint-Remy op 29 mei 1917. Op 25 augustus 1937 ging hij als milicien voor 17 maanden naar de luchtvaartschool. Hij behaalde het brevet van waarnemer. In maart 1939 tekende hij bij en werd hij leerling piloot van de 80^{ste} promotie in de Vliegschool te Wevelgem. 15 januari 1940 is de datum waarop hij opgenomen werd in het gebrevetteerd Varend Personeel als piloot.

Hij vervoegde het eerst smaldeel van de eerste groep van het derde Luchtvaart Regiment, 1/I/3Lu, in Evere. De groep was uitgerust met Fairey Fox. Op 10 mei 1940, de eerste dag van de oorlog, is hij omstreeks 04.15 opgestegen. Samen met zijn smaldeel vloog hij naar hun verspreidingsvliegveld te Neerhespen. Nauwelijks geland werden zij verrast en

Victor Volont naît à Lens-Saint-Remy le 29 mai 1917. Le 25 août 1937, il part pour 17 mois comme milicien dans l'école d'aviation. Il y décroche le brevet d'observateur. En 1939, il renouvelle son engagement et devient élève pilote de la 80^e promotion de l'Ecole de Pilotage de Wevelgem. Le 15 janvier 1940, il est enrôlé dans le personnel navigant breveté en tant que pilote.

Il rejoint la 1^e escadrille du premier groupe du troisième Régiment Aérien, 1/I/3Aé, à Evere. Le groupe est équipé de Fairey Fox. Le 10 mai 1940, premier jour de la guerre, il décolle vers 04.15. Il vole avec son escadrille vers l'aérodrome de dispersion de Neerhespen. À peine au sol, ils sont surpris et mitraillés par des avions ennemis.

Selon certaines sources, l'attaque fut menée par neuf Dorniers DO-17 du KG 77 de Werl. Trois des neuf Fairey Fox prirent immédiatement feu et un quatrième appareil fut touché. Victor Volont se trouvait dans un des trois appareils en feu. Ce matin dramatique, il est pilote breveté depuis moins de quatre mois. Son premier, et dernier, vol de guerre durant la seconde guerre mondiale aura duré 25 minutes. Commence un chemin de croix. Les interventions médicales se poursuivent bien après la guerre.

Nonobstant des dizaines de transplantations de peau, il n'obtient plus de certificat médical en tant que pilote de chasse. La gravité de l'état du pilote不幸 est décrite dans le livre « Interview historique de l'Abbé froidure » de Jo Gérard.

L'Abbé Froidure, connu pour e.a. ses Stations de Plein-Air et ses actions en faveur des enfants défavorisés, était à



bestookt door vijandelijke vliegtuigen.

Volgens sommige bronnen werd de aanval uitgevoerd door 9 Dorniers DO-17 van het KG 77 uit Werl. Van de 9 Fairey Foxen vatten er 3 onmiddellijk vuur en een vierde toestel werd geraakt. Victor Volont zat in één van de vier brandende toestellen. Die dramatische morgen was hij net geen vier maanden gebreveteerd piloot. Zijn eerste, en laatste, oorlogsvlucht van de tweede wereldoorlog duurde 25 minuten.

Een lijdensweg begon. Nog tot lang na de oorlog waren medische ingrepen noodzakelijk. Niettegenstaande tientallen huidtransplantaties zou hij nooit meer medisch goedgekeurd worden als jachtpiloot. Hoe erg de onfortuinlijke piloot eraan toe was kunnen we lezen in het boek: "Interview historique de L'Abbé Froidure" van Jo Gérard.

Abbé Froidure, die bekend werd door o.a. zijn speelpleinwerking en acties voor minderbedeelde kinderen, was in die periode aalmoezenier op het vliegveld van Evere. Hij had, die dramatische morgen, Neerhespen vervoegd langs de baan. Toen hij daar aankwam was de aanval net voorbij. Hij ging onmiddellijk naar Neerheyelissem waar de gewonden verzameld werden.

In het boek vertelt hij:

"...En het werd voor mij nog pijnlijker toen ik ontdekte dat mijn goede vriend onderofficier piloot Volont zich onder de zwaargewonden bevond. Hij was in zijn vliegtuig verschrikkelijk verbrand vooral aan gelaat en handen. Zijn aangezicht was helemaal zwart, het leek op een schrikwekkend masker. In het midden van de geroosterde



l'époque aumônier de la Force Aérienne à Evere. Ce matin dramatique, il rejoint Neerhespen par la route. A son arrivée, l'attaque est tout juste terminée. Il se rend immédiatement à Neerheyelissem, point de rassemblement des blessés.

Dans son livre il raconte :

« ... Et ce fut une nouvelle peine que d'y découvrir, parmi les plus touchés, mon excellent ami, le pilote sous-officier Volont qui avait été horriblement brûlé dans son avion, principalement à la figure et aux mains. Le visage, entièrement noirci, ressemblait à un masque effrayant; seuls les yeux brillaient encore au milieu de cette chair grillée. La peau de ses mains semblait des particules de plastique rattachées à la chair nue. De plus, l'infortuné avait reçu une série d'éclats dans le bas de la colonne vertébrale ; il souffrait le martyre... »

Victor Volont est soigné à l'hôpital de Louvain, ensuite à Ostende, Mariakerke et Bruges.

Il quitte l'hôpital début 1941 et est officiellement libéré de son emprisonnement par l'occupant. Durant le reste de la guerre, il est employé dans l'aide humanitaire Winterhulp. Après la guerre, le parcours de Victor Volont se déroule en grandes lignes comme suit : en mai 1945 il part pour l'Angleterre et fait partie de la Section Belge de la RAF. En 1946 il devient aiguilleur du ciel, fonction qu'il occupe de 1948 à 1950 au 1 Wing de Beauvechain et à l'école de perfectionnement au pilotage d'avions de Brustem.

En 1947-1948, Victor Volont suit un cours de mise à niveau pour pilote de transport sur bimoteur. D'avril 1950 à avril 1951, il suit un cours au RAF Staff College à Andover et



huid blonken alleen nog zijn ogen. De huid van zijn handen zag eruit alsof zij bestond uit kleine deeltjes plastic die vastgehecht waren aan blootliggend weefsel. Daarbij kwam nog dat de ongelukkige aan de onderrug geraakt was door scherven. Hij leed als een martelaar..."

Victor Volont werd verzorgd in het hospitaal van Leuven, daarna in Oostende, Mariakerke en Brugge. Begin 1941 mocht hij het hospitaal verlaten en werd hij ook officieel door de bezetter vrijgelaten uit gevangenschap. De rest van de oorlog werd hij bij de humanitaire organisatie Winterhulp te werk gesteld.

Het parcours van Victor Volont, na de oorlog, verliep in grote lijnen als volgt: In mei 1945 ging hij naar Engeland en maakte hij deel uit van de Belgische Sectie van de RAF. In 1946 werd hij luchtverkeersleider, een functie die hij uitoefende van 1948 tot 1950 in de 1 Wing te Beauvechain en in de School



Voortgezette Vliegopleiding te Brustem.

In 1947- 1948 volgde hij een heropfrissingscursus voor transport piloot op 2-motorige toestellen. Van april 1950 tot april 1951 volgde hij de cursus aan het RAF Staff College in Andover en in 1952 kwalificeerde hij zich als piloot op C-119. Dan volgde er een periode van bevelvoering in de 15Wing. Van 05 april tot 15 juni 1954 was Majoor Volont CO van het 40^{ste} en aansluitend tot 04 december 1955 was hij CO van het 20^{ste} smaldeel.

In 1956 begon er een nieuw, belangrijk hoofdstuk. In november 1956 volgde hij in Congo luitenant-kolonel VI Colin op als bevelhebber van de Aviation Force Publique (AVI-FP). In september 1960 werd hij een belangrijke speler in het delicate Katanga avontuur, ditmaal als bevelhebber van de Luchtmacht van Katanga, de AVIKAT. In november 1961 was hij terug in België als baas van het Bureel Luchttransport op het hoofdkwartier Comdt TAF.

01 april 1964 is de datum dat hij met pensioen ging. Victor Volont vloog op ten minste 15 verschillende types van vliegtuigen. Het is niet verwonderlijk dat iemand met zo'n ervaring na een indrukwekkende militaire loopbaan terecht kwam in de burgerluchtvaart. Zo bekleedde hij nog belangrijke functies vooral voor Sabena in het buitenland. Hiervoor verbleef hij in de Verenigde Staten, in New York, maar ook in Mexico, Nigeria, Hongarije en Spanje. Victor Volont werd 76 en overleed op 15 november 1993.



Toen Jean vernam dat ik op zoek wilde gaan naar het graf van zijn kolonel was hij enthousiast. Hij vroeg me of ik, in zijn naam, een bloemetje zou willen neerleggen. Ook een militaire groet zou hij erg appreциéren. Op 22 juni 2017 was het zo ver. Dankzij de aanwijzingen van de dochter van Victor Volont heb ik het kerkhof en het graf snel gevonden. Het kerkhof van Lens-Saint-Remy ligt afgelegen, buiten

het dorp, en er was geen mens te bespeuren.

Ik moet bekennen dat ik aan de verleidung niet heb kunnen weerstaan om in de omgeving, discreet, mijn "best blue" nog eens aan te trekken. Gelukkig paste alles nog voortreffelijk. Ik heb het bloemstukje neergelegd, en de militaire groet gebracht. Het werd een weerzin, een eerbetoon onder anciens, Victor en Jean... met een respectvolle knipoog van de "jonge" garde...



en 1952, il se qualifie comme pilote C-119. Il s'en suit une période de missions pour le 15 Wing. Du 5 avril au 15 juin 1954, le major Volont est CO de la 40^e. Il devient ensuite, jusqu'au 4 décembre 1955, CO de la 20^e Escadrille.

En 1956 commence un nouveau et important chapitre. Au Congo, en novembre 1956, il succède au lieutenant-colonel VI Colin en tant que commandant de l'Aviation Force Publique (AVI-FP). En septembre 1960 il devient un acteur important dans l'aventure délicate du Katanga, cette fois en tant que commandant de la Force Aérienne au Katanga, l'AVIKAT. En novembre 1961 il revient en Belgique en tant que patron du Bureau Transport Aérien au QG Comdt TAF.

Il prend sa retraite le 1^{er} avril 1964. Victor Volont a volé sur pas moins 15 types d'avion différents. Il n'est donc pas étonnant que quelqu'un doté d'une telle expérience se retrouve, après une carrière militaire impressionnante, dans l'aviation civile. C'est ainsi qu'il occupe des fonctions importantes à l'étranger, principalement pour la Sabena. Pour ce faire, il séjourne aux Etats-Unis, à New York, mais également au Mexique, au Nigéria, en Hongrie et en Espagne. Victor Volont s'éteint à 76 ans le 15 novembre 1993.

Lorsque Jean apprit que je voulais partir à la recherche de la tombe de son colonel, il manifesta son enthousiasme. Il me demanda d'y déposer des fleurs en son nom. Un salut militaire sera également bienvenu.... Ce fut chose faite le 22 juin 2017. Grâce aux indications de la fille de Victor Volont je retrouvais aisément le cimetière et la tombe. Le cimetière de Lens-Saint-Remy est isolé, hors du village. Personne aux alentours.

Je dois reconnaître que je n'ai pas pu résister à la tentation d'endosser non loin de là mon « best blue ». Par chance, tout m'allait encore. J'ai déposé mes fleurs et effectué mon salut militaire. Ce furent des retrouvailles, un hommage entre anciens, Victor et Jean... avec un clin d'œil respectueux à la « jeune » garde...



1946 - Mohan Bari (Indië) – Met de C-46 Commando over the HUMP (de BULT)

Deel 1

Vertaald door René Hoeben

Donderdag 17 december 2015 was de 80^{ste} verjaardag van de eerste vlucht van de DC-3, waarschijnlijk het meest opmerkelijke en succesvolle transportvliegtuig gebouwd in de eerste 50 jaar van de gemotoriseerde vliegtuigen. Een kameraad van mij was zo vriendelijk enkele foto's van die dag, waarop hij een DC-3 vloog in het zuiden van Californië, door te sturen. Natuurlijk was ik jaloers.

Deze foto's deden me denken aan de vliegtuigen van de tweede wereldoorlog, meer bepaald de transportvliegtuigen. En omdat het een dag met rotweer was, aan hoe piloten die vliegtuigen vlogen in slecht weer. Ik begon te denken aan mijn vriend van Grand Rapids, Dave Hertel, die Curtiss C-46 Commando's vloog over de Hump, wat zowat het moeilijkste op gebied van vliegen was in die oorlog. Dave is in de negentig en ik kon niet verhelpen zijn instrument vliegen in de jaren 40, waarover hij me in het lang verteld had, te vergelijken met IFR vandaag.

Niet bezongen en dikwijls genegeerd, vlogen de "transporteurs" routineus in weer dat alle gevechtstoestellen aan de grond hielden, om de "Glory Boys" van de jacht en de bommenwerpers te bevoorraden. In vergelijking met wat zij tegenkwamen en beschikkend over de middelen van toen, vrees ik dat we zelfvoldaan geworden zijn.

Vandaag klimmen we in onze toestellen op van de aarde, navigeren gebruik makend van de meest gesofistikeerde technologie en dalen tot een punt 200 voet boven de grond, met een zichtbaarheid van amper een halve mijl, zien een piste en landen er op. Bijna zonder uitzondering feliciteren we ons daarna voor onze bekwaamheid en durf-

1946 - Mohan Bari (l'Inde) – Avec le C-46 Commando par-dessus the HUMP (la BOSSE)

1ère partie

Traduit par Gilbert Desmet

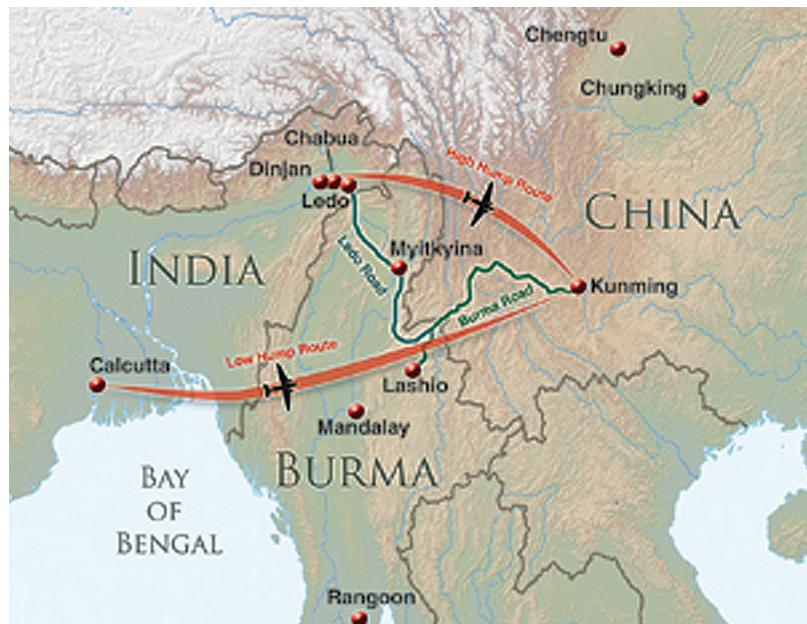
Le 17 décembre 2015 marquait le 80^e anniversaire du premier vol du Douglas DC-3, probablement le transport le plus remarquable et qui a connu le plus grand succès des avions motorisés créés dans la première moitié du 20^e siècle. Un ami à moi m'a gentiment envoyé des photos de cette journée par texto. Il était à bord d'un DC-3 sur un vol de commémoration au sud de la Californie. J'étais bien évidemment jaloux.

La série de textos de mon ami m'a fait penser aux avions de la Deuxième Guerre mondiale, le transport en particulier et comme c'était un jour de mauvais temps, comment ces pilotes volaient ces avions dans des conditions météo défavorables. Je me suis mis à penser à mon ami, Dave Hertel, de Grand Rapids, Michigan, qui a volé le Curtis C-46 Commando sur «The Hump» (la Bosse) lors de vols les plus dangereux de la guerre. Dave est maintenant dans la nonantaine et je ne peux

m'empêcher de comparer ses opérations aux instruments dans les années 1940 dont il m'a parlé dans une série de longues interviews, avec l'IFR d'aujourd'hui.

Méconnus et souvent ignorés, les «transporteurs» effectuaient régulièrement des missions dans des conditions météo qui gardaient tous les avions de combat au sol, pour approvisionner les «golden boys de la chasse et les bombardiers. En comparaison avec ce à quoi ils devaient faire face avec l'équipement qu'ils avaient, je crois que nous sommes devenus complaisants.

Aujourd'hui, nous décollons dans nos machines, naviguons en utilisant la technologie la plus sophistiquée possible et nous descendons jusqu'à un point à 200 pieds au-dessus du



zonder te overwegen dat de "glazen cockpit" ons bij de neus neemt en ons naar de landingsbaan brengt, en dat indien het niet lukt om op de gewenste locatie toe te komen, dit is omdat wij gefaald hebben. Daarbovenop geven we ons een schouderklopje op het moment dat de wielen de grond raken, omdat onze toestellen vooraan een stuurwiel hebben, en je een uilskuiken moet zijn om zelfs op een winderige dag de controle te verliezen eens je over de baan rolt.

We zijn misschien te fier geworden en testen we zo het geduld van de aeronautische goden. Ik stel voor dat we diegenen die ons voorgingen in de lucht herinneren, en door dit proces misschien een beetje nederigheid verwerven. David Hertel en zijn landgenoten die gestationeerd waren in India, die regelmatig in soms verschrikkelijk instrument condities vlogen en daarbij soms nog beschoten werden, zijn echte voorbeelden van onze broederschap. Als nederige zoekers van kennis zou het ons sieren indien we ons zouden mengen met deze reuzen van een vorige generatie en luisteren naar welk soort instrumentvliegen zij deden, en hier van leren.

Wereldoorlog Twee was al lang bezig en de gebeurtenissen en een vastberaden vijand hadden zo goed samengewerkt dat de geallieerden die in China vochten zich in een dergelijke situatie bevonden dat, indien ze de strijd wilden verderzetten, virtueel al hun bevoorrading met vliegtuigen diende aangevoerd te worden. Ondanks de opmerkelijke vooruitgang in laadcapaciteiten van de vliegtuigen sinds de dagen van de Wrights, was een militaire operatie ondersteunen via de lucht nog nooit geslaagd.

De logistiek om een grote groep mensen te bevoorraden die zowel wensen te eten als metalen scheldwoorden te smijten naar hun tegenstrever zijn gewoonweg onthutsend. Het nodige materiaal werd gemeten in duizenden ton per dag, wanneer slechts weinig bestaande transportvliegtuigen 10 ton vracht konden vervoeren.

De piloten dienden een ander moeilijkheid onder ogen te zien: ze zouden al deze stukjes en beetjes moeten afleveren over de hoogste bergketen in de wereld, die zelf een motor is van het gemeenste weer dat men zich kan voorstellen. Met een bijna Britse understatement werd de luchtbevoorradinglijn naar China bekend als "The Hump" (de Bult). Toppen op de route maakte dat de vluchten een minimumhoogte van 15.500 voet moesten aanhouden.

Een vliegtuig om de paar minuten

De enorme omvang van het te vervoeren materiaal vereiste dat vliegtuigen toekwamen om de paar minuten op elk van de vier Chinese vliegvelden, de klok rond, maand na maand. Luchtmacht Generaal Tunner organiseerde en commandeerde deze aeronautische nachtmerrie met zoveel succes dat hij enkele jaren later gevraagd werd dit nogmaals te herhalen met de Berlijnse Luchtbrug, een bijna identieke operatie die veel meer publiciteit kreeg, maar opereerde in minder moeilijke omstandigheden.

Beeld u even in dat u Dave Hertel bent, of een van die andere piloten die, zoals Dave, de meeste tijd van 1945 en 1946 doorbrachten met zware Curtiss-Wright C-46 Commando's over en tussen de reusachtige rotmassa's van de "Hump" te leiden. Neem ook even de tijd om te beseffen dat de C-46 het grootste tweemotorig propeller vliegtuig ooit was,

sol, quand la visibilité est d'à peine un demi nautique. Nous avons contact visuel avec la piste et nous nous alignons sur elle. Nous nous félicitons presque toujours pour nos compétences et notre audace sans considérer que le «glass cockpit» nous mène par le bout du nez et nous amène vers la piste. Tout échec pour arriver au lieu souhaité est en vérité le fait de notre erreur. Pour couronner le tout, la plupart de nous se félicitent au moment où le train principal touche le



sol, puisque, comme nos machines sont équipées d'une roue de nez, même en cas de jours venteux, il faudrait être un nigaud balourd pour sortir de piste dès que l'avion roule sur le sol.

Nous sommes peut-être devenus trop fiers et nous testons ainsi la patience des dieux de l'aéronautique. Je vous suggère de nous souvenir de ceux qui nous ont précédés dans les cieux et au cours de cette réflexion, acquérir peut-être un peu d'humilité. Dave Hertel et ses compatriotes de l'Army Air Force basés en Inde nous procurent des exemples éclatants de membres de notre fraternité qui volaient régulièrement dans des conditions de vol aux instruments vraiment exécrables chaque jour et qui parfois étaient la cible de tirs. Comme des humbles chercheurs de connaissances, il pourrait être bon de nous aventurer parmi ces géants des générations antérieures, écouter ce qu'ils ont à dire sur leurs vols aux instruments et d'en apprendre.

La Deuxième Guerre mondiale était déjà bien en cours. Les événements de même que la détermination ennemie s'étaient tellement ligues contre les alliés qui se battaient en Chine qu'ils se sont trouvés dans une situation telle qu'ils devaient obtenir pratiquement tout le support par avion s'ils souhaitaient continuer les opérations. Malgré les avancées remarquables en matière de transport de cargo par avion depuis le temps des frères Wright, le ravitaillement d'opérations militaires par avions n'avait jamais été un succès. La logistique pour réapprovisionner un large groupe de personnes qui ne souhaitent que manger et lancer des invectives mécaniques à leurs opposants est effarante. Le matériel nécessaire était estimé à plusieurs milliers de tonnes par jour à un moment où seuls quelques moyens existants pouvaient transporter dix tonnes de charge utile.

Les pilotes de l'Army devaient faire face à une variable additionnelle : charrier toutes ces petites pièces nécessaires

groter zelfs dan een aantal viermotorige vliegtuigen zoals bijvoorbeeld de B-17 "Flying Fortress". Laat het dan ook even in uw luchtvaart ziel doordringen dat je nog geen 21 jaar was toen je een splinternieuwe C-46 overvloog van de Verenigde Staten naar Mohanbari, in de valei van de Brahmaputra rivier in het oosten van India. En dit via de Caraïbische Zee, Zuid-Amerika, de Atlantische Oceaan met een stop op het eiland van Ascension, en verder over Afrika en een groot deel over Azië.

Mohanbari was een van de verschillende vliegvelden die opgezet werden als logistiek knooppunt waar met grondtransport allerlei spullen aangebracht werden waarmee de C-46's, C-54's (de latere DC4), een bastaard variant van de zeer goede B-24 Liberator bommenwerper gekend als de C-87 en de C-Een-Oeps-Boem (C-109 Fueltanker) volgestouwd werden. Een beetje meer dan 500 mijl naar het oosten, op het Yunnan Plateau van China, bevonden zich de vier basissen die bevoorraad moesten worden.

Op deze zomeravond wordt je opgeroepen voor een opdracht, zo een 20 uur na je vorige. Je mompelt een beetje dat de gemiddelde interval tussen zending 16 uur is, en dat daarom het weer in dit Moesson seizoen wel erg slecht moet zijn om zo veel vertraging opgelopen te hebben, zodat je wat extra bedtijd gekregen hebt. Je krijgt een meteo briefing, waarin we vertrouwen hebben want doorgegeven door de bemanningen die er nu inzitten, en een vracht manifest die je bestempelt als goedkope fictie. Je zal waarschijnlijk wel over het maximum gewicht zijn want het gewicht van de lading zijn ramingen, en volgens uw ervaringen, zeer slechte! In het Moesson seizoen, met zijn extreme hitte en onweersbuien, is AVGAS (vliegtuigbrandstof) de voorkeursvracht. Hoewel het vuurwerk kan geven indien



een Japanse jager zich aan u zou interesseren, weegt een 55 gallon vat AVGAS altijd 330 pond. De laadploegen hebben orders gekregen en weten hoeveel vaten ze maximaal mogen laden, en de meesten kunnen tellen. Dus indien je AVGAS vervoert ben je zeker dat je niet boven je maximaal gewicht zal zijn. Je hoort dat je lading niet AVGAS is en jij en je copiloot maken niet zo grappige moppen over hoe goed de laders zijn in het vullen van 10 pond spul in een 5 pond emmer. Zoals gewoonlijk heb je volle brandstoffanks, 1.400 gallons, omdat je geen brandstof krijgt in China. En als het weer goed genoeg is, zal een deel van je brandstof beschouwd worden als bevoorrading voor je wapenbroeders



au-dessus de la plus grande chaîne de montagne au monde. Celle-ci génère les conditions météos des plus malveillantes imaginables. Dans un euphémisme presque britannique, la ligne aérienne vers la Chine est connue sous le nom de « la Bosse ». Vu les sommets, l'altitude minimale absolue était de 15.500 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Un avion toutes les quelques minutes

L'ampleur énorme du matériel à transporter nécessitait l'arrivée des avions à chacun des quatre des aérodromes chinois toute les quelques minutes, nuit et jour, mois après mois. Le Général de l'Air Force Turner a organisé et commandé ce cauchemar avec un tel succès qu'il a été rappelé quelques années plus tard pour tout recommencer quand il a mis sur pied le Pont Aérien de Berlin, une opération virtuellement identique qui a bénéficié de bien plus de publicité alors que les circonstances étaient moins handicapantes.

Imaginez, si vous le voulez bien, que vous êtes Dave Hertel, ou un des autres pilotes qui, comme l'a fait Dave, a passé la plupart de 1945 et 1946 à cajoler les corpulents Curtiss-Wright C-46 Commandos au-dessus et entre les piles géantes de rochers du Massif. Prenez un long moment pour nous réaliser que le C-46 était le plus grand bimoteur à pistons, plus grand encore que nombre d'avions avec quatre moteurs, comme le B-17 « Flying Fortress ». Puis attendez que votre âme aéronautique se réalise que vous n'aviez pas encore 21 ans quand vous avez convoyé un tout nouveau C-46 des USA vers Mohan Bari, dans la vallée de la rivière Brahmapoutre en Inde orientale via la mer des Caraïbes, l'Amérique du Sud, l'Océan Atlantique avec une escale technique sur l'île d'Ascension, et de là à travers l'Afrique et un gros morceau de l'Asie.

Mohan Bari était une des nombreuses bases transformées en centres de fret où les transports de surface apportaient une multitude de marchandises à bourrer dans les C-46, C-54 (qui par après, dans sa vie civile a été appelé DC-4) des versions bâtardees du très beau B-24 « Liberator » connu comme C-87 et C-One-Oh-Boom (C-109 avion de ravitaillement en fuel). Les quatre bases à réapprovisionner se trouvent à un peu plus de 500 nautiques à l'est, sur le Plateau Yunnan en Chine. En cette soirée d'été, vous recevez un appel pour voler quelques 20 heures après votre dernière prestation. Vous marmonnez un peu. En effet, l'intervalle moyen entre deux vols est de 16 heures. La météo de cette saison des moussons doit donc être spécialement crado pour que l'on vous donne un temps de repos supplémentaire. Vous recevez un briefing

en afgetapt worden tijdens uw stop op de bestemming.

Vlucht naar Kunming

Vannacht ga je naar Kunming waar er wolken gerapporteerd zijn op 1.000 voet met een zichtbaarheid van ongeveer 2 mijl. Dat maakt de zaken nogal marginaal, want 1.000 voet is nu juist de minimale hoogte tot dewelke men mag dalen

météo auquel vous croyez parce que ces informations proviennent de rapports de pilotes qui sont donc réalistes et un manifeste de chargement que vous considérez comme de la pure fiction. Vous allez probablement bien dépasser votre poids brut maximum parce que les poids des chargements sont estimés et par expérience, celles-ci sont minables.

Lors de la saison des moussons, avec cette chaleur torride et ses orages, le cargo préféré est le carburant avion. Alors qu'il peut être pyrotechnique si un chasseur japonais s'intéresse à vous, au moins, comme un bidon de 55 gallons pèse toujours 330 livres. Le personnel de chargement a reçu l'ordre de n'essayer de ne fourguer dans l'avion qu'un nombre défini de bidons, et la plupart sait compter. Donc en transportant du carburant avion vous ne dépasserez pas votre poids brut maximum. Quand vous apprenez que votre cargo n'est pas du carburant avion, vous et votre copilote vous faites quelques blagues pas trop bonnes sur comment les préposés au chargement peuvent bourrer 10 livres de, heu., machins, dans un contenant prévu pour 5 livres. Comme d'habitude, vous avez vos réservoirs pleins, 1.400 gallons, parce que vous ne recevrez aucun carburant en Chine et, si la météo est assez bonne, une partie de votre fuel sera considérée comme partie de réapprovisionnement pour vos camarades d'armes et siphonnée pendant que vous êtes au sol à destination

gezien de bergen in de omgeving van het vliegveld. Je neemt een kort ogenblik om te overwegen dat Kunming op 6.000 voet boven het gemiddeld zeeniveau (MSL) ligt. Dus, zelfs na 3 uren brandstof verbruikt te hebben zal in de hitte van een zomeravond bij een doorstart na een mislukte nadering, alles perfect moeten uitgevoerd worden om het nabije gebergte te ontwijken, zelfs al verloopt het begin van de procedure over een groot meer.

Hier op de thuisbasis regent het pijpestelen. Het wolkendek is hoog, maar de zichtbaarheid is slechts

Vol vers Kunming

Ce soir nous allons vers Kunming où des nuages ont été rapportés à 1.000 pieds avec une visibilité d'à peu près deux nautiques. Ceci nous amène à des conditions marginales puisque 1.000 pieds correspondent à l'altitude minimum de descente vu les montagnes près de l'aéroport. Prenez un instant pour imaginer que Kunming se situe à environ 6.000 pieds MSL, donc, même avec trois heures de carburant utilisé, une approche manquée dans la chaleur d'une nuit



ongeveer een halve mijl. Technisch gezien is dat onder het minimum voor een NDB nadering, maar je hebt al een half dozijn C-46 Commandos horen landen sinds je opgeroepen werd voor deze reis. Maar bij de Hump, als je uitgaande van een NDB (Non Directional Beacon), in een zijdewind, niet op koers kan blijven gedurende 2,5 mijl en de landingsbaan vinden in gietende regen, moet je iets makkelijk gaan vliegen, zoals jagers.

Eens in het vliegtuig start je de motoren en onmiddellijk controleer je of de naald van de ADF in de juiste richting wijst, want het is je enige navigatiesysteem. Wanneer jij, de navigator en de radio operator met alles tevreden zijn, zoek je weg naar de startbaan.

Hoewel het niet lang geleden is dat je nog een tiener was, ken je de tekortkomingen van de Commando en taxi je het beest met beide motoren en heel af en toe met een tik op de remmen die je trouwens hopeloos ontoereikend acht. Je neemt een ogenblik om de ingenieur te vervloeken die besliste geen bestuurbaar achtwiel te voorzien op het grootste tweemotorig vliegtuig. Uw vrienden die de kleinere B-17 vliegen hebben tenminste een vliegtuig dat makkelijk te behandelen is op de grond. De controles in de toren bevestigen uw route en uw hoogte, dewelke is bepaald door uw bestemming. Er zijn vier Chinese basissen en vier hoogtes vertrekende naar het oosten voor C-46's, duizend voet apart, van 15.500 tot 18.500 voet. Je zou zeker liever in een C-54 zitten, want die krijgen de vier volgende hoogtes met meer speling boven de keien, en het zijn hemelse vliegende toestellen. Desondanks ben je heel blij dat je niet in een van die omgebouwde "varkens" Liberators zit die de hoge 20's kruishoogtes krijgen, omdat het eeuwig duurt voor ze er zijn en even slecht vliegen als ze er uit zien.



Exact op de voorziene minuut geeft de toren u de toelating om te vertrekken ...

d'été exige de tout faire à la perfection pour éviter toutes sortes de problèmes et ce, malgré une grande partie de la procédure au-dessus d'un grand lac.

Sur notre base-mère, il pleut des torrents. La base des nuages est haute, mais la visibilité est d'un demi nautique seulement. Techniquelement, c'est moins que les minimas pour une approche NDB, mais vous avez déjà entendu



une demi-douzaine de Commandos qui ont atterri depuis qu'on vous a appelé pour ce vol. A la « Bosse », si vous ne savez pas voler 2.5 NM en éloignement du NDB avec un vent cross et trouver la piste lors de grosses pluies, vous n'avez qu'à chercher quelque chose de plus facile, comme des avions de combat.

Arrivé dans l'avion, vous démarrez les moteurs et, comme c'est votre seul moyen de navigation radio, vous vérifiez immédiatement si l'ADF pointe dans la bonne direction. Quand vous-même, le navigateur et l'opérateur radio êtes tous satisfaits, vous allez votre chemin vers la piste. Même s'il n'y a pas si longtemps vous étiez encore un teen-ager, vous connaissez les phobies du Commando. Vous taxiez la bête avec de la puissance différentielle et très occasionnellement quelques petits coups sur les freins mais rien n'y fait. Vous prenez un moment pour maudire l'ingénieur qui a décidé de ne pas prévoir un train arrière dirigeable sur le plus grand des avions bimoteurs. Vos amis qui volent le B-17 plus petit jouissent au moins d'un avion de manipulation aisée au sol. Les gars de l'Army dans la tour vous confirment votre autorisation de route et votre altitude. Il y a quatre bases chinoises et quatre altitudes pour les C-46 qui partent vers l'est, depuis 15.500 jusqu'à 18.500 pieds. Vous ne seriez pas mécontent d'être à bord d'un C-54. En effet, eux reçoivent les quatre altitudes supérieures. Une plus grande marge de manœuvre au-dessus des rochers pour un avion qui vole divinement. Pourtant vous êtes vraiment heureux de ne pas être à bord de ces affreux « Liberators » convertis pour être assignés aux hautes altitudes 20+ comme altitude de croisière alors qu'ils prennent une éternité pour y arriver et ils volent aussi mal qu'ils sont laids.

Précisément à la minute prévue, la tour vous autorise à rouler pour l'envol ...

The Atlas story

Part 23



Mike Arren & René Hoeben

Traduction Marc Philips

AIRBUS

Op 15 januari 2018 meldt Airbus – na de levering van de 15^{de} Atlas voor de Luftwaffe met dienstregistratie 15 + 64 – dat de A400M goede opmerkingen krijgt voor zijn cargocapaciteit, operationele flexibiliteit, vliegbereik en de mogelijkheid om van korte strips te opereren. Niettegenstaande moeten er nog een aantal problemen opgelost worden. Ook het feit dat het gewicht van de Atlas goed verdeeld is over zijn landingsgestel bestaande uit 12 wielen, vermoedelijk toelaat dat de A400M gebruik kan maken van alle landingsbanen

AIRBUS

Le 15 janvier 2018, Airbus annonce – après la livraison du 15^{ème} Atlas pour la Luftwaffe avec l'immatriculation 15 + 64 – que l'A400M reçoit de bons commentaires pour sa capacité de chargement, sa souplesse opérationnelle, sa plage de vol et sa capacité d'opérer à partir de courtes pistes. Néanmoins un certain nombre de problèmes doit encore être résolu. Mentionnons aussi le fait que le poids de l'Atlas est bien réparti sur son train d'atterrissage à 12 roues, ce qui permet probablement à l'A400M d'utiliser les mêmes pistes que ceux qui conviennent au C-130.

Dans l'intervalle, l'Atlas a exécuté de nombreux transports aériens en soutien des troupes en charge des missions « anti-terreur » de la France au Moyen-Orient et en Afrique et au profit d'aides humanitaires dans des zones sinistrées. Un bon exemple de cette dernière était Le déploiement des Atlas britanniques, français et allemands dans les Caraïbes en 2017 après l'ouragan Irma (voir DN 73).

Le 7 février, Airbus a signé une lettre d'intention avec les clients européens et la Turquie, où il est convenu de travailler sur un certain nombre d'éléments contractuels, tels qu'un calendrier de livraison adapté et d'un calendrier pour l'élaboration et l'achèvement des capacités militaires de l'Atlas. Une nouvelle base est également prévue pour l'évaluation du contrat. La déclaration



die geschikt zijn voor de C-130.

De Atlas heeft intussen zware luchttransporten uitgevoerd, variërend van troepenondersteuning tijdens anti-terreurzendingen door de Fransen in het Midden-Oosten en Afrika tot het leveren van humanitaire hulpgoederen naar rampgebieden. Een goed voorbeeld van dit laatste was de inzet van Britse, Franse en Duitse Atlassen in de Caraïben in 2017 na de orkaan IRMA (zie DN 73).

d'intention prévoit également la limitation des risques futurs et devrait assurer l'avenir du programme A400M. Cela était nécessaire parce que le contrat original a conduit Airbus à de nombreux problèmes financiers et qu'entre-temps Airbus a encaissé une nouvelle amende de €1,3 million pour 2018 pour ne pas avoir atteint ses objectifs. En 2017, 19 nouveaux Atlas ont été livrés, mais selon le nouveau contrat, cette année seulement 15 Atlas seront livrés. Ce nombre passera à 11 Atlas en 2019 pour atteindre à



Op 7 februari heeft Airbus een Intentieverklaring getekend met de Europese klanten en Turkije, waarbij overeengekomen wordt om aan een aantal contractuele items te werken zoals een aangepast leveringsschema en een schema voor de ontwikkeling en voltooiing van de militaire capaciteiten van de Atlas. Ook wordt er een nieuwe basis voorzien voor de evaluatie van het contract. De Intentieverklaring voorziet ook in de beperking van verdere risico's en zou de toekomst van het A400M-programma moeten verzekeren. Dit was noodzakelijk omdat het oorspronkelijk contract tot heel wat financiële problemen heeft geleid voor Airbus, dat intussen een nieuwe boete van €1,3 miljoen voor 2018 te incasseren kreeg omdat het de vereiste doelstellingen niet haalde.

In 2017 werden er 19 nieuwe Atlassen afgeleverd, maar volgens het nieuw af te sluiten contract zullen er dit jaar slechts 15 Atlassen worden geleverd. Dit aantal zal verder zakken van 11 Atlassen in 2019 tot jaarlijks 8 nieuwe toestellen vanaf 2020. Dit heeft uiteraard ook gevolgen voor de levering van de 7 Atlassen voor België, waarvan het eerste toestel pas in 2020 geleverd zal worden (3 in 2020 en 2021, 1 in 2022 en 2023).

Deze kostenbesparing door o.a. de spreiding van de productie over een langere periode resulteert in een reorganisatie bij Airbus. Hierdoor worden 10 sites in Europa getroffen, maar de meeste arbeiders en bedienden zullen naar een andere werkplek binnen Airbus verhuizen. Men vreest echter dat dit 3700 banen kan kosten: 1925 in Duitsland, 470 in Frankrijk, 465 in Groot-Brittannië en 860 in Spanje, de vier belangrijkste landen waar Airbus gevestigd is. Hier moet echter worden bij gezegd dat de A380 – een ander probleemkind van Airbus – ook debet is aan dit banenverlies.

Tot op heden zijn er 58 Atlassen afgeleverd, namelijk UK (18) – FR (13) – GE (16) – SP (2) – TU (5) en Maleisië (4). In het eerste kwartaal van dit jaar werden er 4 Atlassen afgeleverd. Verwacht wordt dat tegen eind 2019, 80 van de 174 bestelde Atlassen zullen afgeleverd worden. Alle Atlassen worden intussen intensief gebruikt en

partir de 2020 8 appareils. Ceci a bien sûr aussi des conséquences sur la livraison des 7 Atlas pour notre Force Aérienne, dont le premier avion ne sera livré qu'en 2020 (3 en 2020 et 2021, 1 en 2022 et 2023).

Cette réduction des coûts par entre autres la répartition de la production sur une plus longue période entraîne une réorganisation chez Airbus. Cela affecte 10 sites en Europe, mais la plupart des travailleurs et des employés se déplaceront vers un autre lieu de travail au sein d'Airbus. Cependant, on craint que cela pourrait coûter 3700 emplois: 1925 en Allemagne, 470 en France, 465 en Grande-Bretagne et 860 en Espagne, les quatre pays les plus importants où se trouve Airbus. Cependant, il faut dire que l'A380-un autre problème d'Airbus contribue à cette perte d'emploi.

À ce jour, 58 Atlas ont été livrés, nommément UK (18) – FR (13) – GE (16) – SP (2) – TU (5) et la Malaisie (4). Au premier trimestre de cette année, 4 Atlas ont été livrés. On prévoit qu'à la fin de 2019, 80 des 174 Atlas commandés auront été livrés. Tous ces Atlas ont été intensivement utilisés dans l'intervalle et ont conjointement 29.000 heures de vol. La RAF a entre-temps la plus grande flotte d'Atlas en usage et est suivie sur les talons par la Luftwaffe.

Espagne

Le 20 décembre 2017 l'organisation intergouvernementale européenne qui prévoit l'achat et le suivi d'équipements et de programmes militaires (OCCAR) a fait savoir que les Atlas de l'armée de l'air espagnole seront équipés d'un système de protection contre les missiles se guidant vers une source de chaleur (DIRCM) produit par la société Indra. Le 28 décembre, le deuxième Atlas a été pris en charge. Cet appareil, un Atlas qui a été configuré comme tanker, avec le numéro de série MSN070 et l'immatriculation 31-2, a effectué son premier vol le 19 octobre et a atterri sur sa base à Saragosse où il fera partie de la 311 Esc. Le troisième Atlas est attendu en avril 2019. Le retrait de service des prédecesseurs de l'Atlas, 10 Hercules, devrait être terminé pour 2022.

hebben intussen gezamenlijk 29.000 vlieguren op de teller staan. De RAF heeft intussen de grootste vloot Atlassen in gebruik, kort op de hielen gevolgd door de Luftwaffe.

SPANJE

Op 20 december 2017 maakt de Europese Intergouvernementele organisatie die voorziet in de aankoop en opvolging van militaire uitrusting en -programma's (OCCAR) bekend dat de Atlassen van de Spaanse Luchtmacht zullen uitgerust worden met een beschermingssysteem tegen hittezoekende raketten DIRCM dat door de firma Indra wordt geproduceerd. Op 28 december werd de tweede Atlas in ontvangst genomen. Dit toestel, een Atlas die als tanker werd geconfigureerd, met serienummer MSN070 en dienstnummer 31-2, heeft op 19 oktober zijn eerste vlucht gemaakt en landde op zijn basis te Zaragoza waar het deel zal uitmaken van het 311 Smd. De derde Atlas wordt in april 2019 verwacht. De uitdienstneming van de voorgangers van de Atlas, 10 Herculesen, zou tegen 2022 voltooid moeten zijn.

BELGIË

In ons vorig nummer hebben we vermeld dat er dit jaar een bijkomende piloot en twee loadmasters zouden gevormd worden in het buitenland. Er zullen echter slechts 1 piloot, commandant Jonas Van Hellemont en 1 loadmaster, adjudant "Bart" Flipkens gaan. Ze zullen hun basisopleiding krijgen in het ITC te Sevilla en daarna hun operationele opleiding in Brize Norton (UK), waar kapitein Gillis reeds meer dan een jaar is. De opleiding en "on the job training" van het technisch personeel zal slechts later starten. Zo is er een akkoord om vijf techniekers (1 specialist MDS-ILLIAS, 2 Cell (B1) en 2 Avx (B2)) op te leiden in Frankrijk in 2019.

Er is een principieel akkoord om, samen met Luxemburg, een Vluchtsimulator (FFS) aan te kopen bij Airbus. De Belgische vluchtsimulator zou, zoals de Franse, als een antenne van de ATO Sevilla (approved training organisation- goedgekeurde trainingsorganisatie) ingezet worden. De vluchtsimulator (Cat D: 3D motion & sound) is zo performant dat een uur trainen op de simulator gelijk is aan een uur operationele training met het vliegtuig zelf. Door te trainen op een simulator moet er dus minder gevlogen worden met het toestel. Het contract zou eind dit jaar moeten getekend worden en de levering is voorzien voor 2022, 2 jaar nadat de eerste A400M in Melsbroek geleverd wordt. Deze FFS zal niet alleen toelaten al onze Belgische piloten van training te voorzien, maar tevens het maintenance personeel kwalitatief te vormen voor het testen van de motoren.

Binnen Defensie is men ook tot een akkoord gekomen dat het personeelsbestand van de 15 Wing nodig voor het inzetten van de A400M zeshonderd en dertig zal zijn. Dit getal houdt rekening met het toekomstig outsourcen van de kleine witte vliegtuigen; beslissing die zou moeten geïmplementeerd zijn tegen eind 2020.

Belgique

Dans notre numéro précédent, nous avons mentionné que cette année un pilote supplémentaire et deux loadmasters seraient formés à l'étranger. Au fait, seulement 1 pilote, le commandant Jonas Van Hellemont et 1 loadmaster, l'adjudant "Bart" Flipkens seront formés à l'étranger. Ils recevront leur formation de base à l'ITC à Séville, puis leur formation opérationnelle à Brize Norton (UK) où le capitaine Gillis est déjà depuis plus d'un an. La formation et le «on the job training» du personnel technique ne commenceront que plus tard. Il y a un accord pour former cinq techniciens (1 spécialiste MDS-ILLIAS, 2 Cell (B1) et 2 Avx (B2)) en France en 2019.

Il existe un accord de principe, en collaboration avec le Luxembourg, pour acheter un simulateur de vol (FFS) chez Airbus. Le simulateur de vol belge, comme le français, serait mis en œuvre comme une antenne de l'ATO Sevilla (Approved Training Organisation / organisme de formation agréé). Le simulateur de vol (Cat D: 3D motion & sound) est si



performant qu'une heure de simulateur est équivalent à une heure de vol opérationnel avec l'appareil. Par l'entraînement sur simulateur on diminue le nombre d'heures de vol sur l'appareil. Le contrat devrait être signé à la fin de cette année et la livraison est prévue pour 2022, deux ans après la livraison du premier A400M à Melsbroek. Ce FFS permettra non seulement à tous nos pilotes belges de recevoir une formation, mais aussi d'entraîner qualitativement le personnel de la maintenance pour exécuter les essais moteurs.



Au sein de la défense, on est aussi arrivé à un accord que le personnel du 15 Wing nécessaire au A400M sera de 630 personnes. Ce chiffre tient compte de l'outsourcing des petits avions blancs, décision qui devrait être implémentée vers la fin 2020.

Destination Teheran

31 December 1978

31 DECEMBRE 1978

Traduction : Michel Mandl

Inleiding

De Iraanse Revolutie, gericht tegen de westers gezinde Sjah Reza Pahlavi, begon in november 1978, en zou uiteindelijk leiden tot de stichting van een Sjiïtische Islamitische republiek, onder de leiding van de uit ballingschap teruggeroepen Ayatollah Ruhollah Khomeini.

De Ayatollah's hebben het vandaag nog steeds voor het zeggen in Iran, na de dood van Khomeini in 1989 kwam grootayatollah Ali Hosseini Khamenei aan de macht en sinds 2013 is Hassan Rohani president van Iran.

De revolutie vond plaats in twee fasen. In de eerste fase verdreef een alliantie van liberale, linkse en religieuze groeperingen de Sjah. In de tweede fase, vaak de Islamitische Revolutie genoemd, greep Khomeini de macht. Zoals gezegd begon de revolutie in november 1978, na voortdurende straatprotesten in Teheran en andere grote steden. In december waren er dagelijks grote manifestaties tegen de sjah en de toestand werd onhoudbaar. Op 16 januari 1979 ontvluchtte de sjah zijn land, al wendde hij het voor als een lange vakantie. Op 1 februari keerde Khomeini terug naar Iran uit zijn ballingschap in Frankrijk en hij kaapte al vrij snel de pluralistische revolutie om de absolute macht voor de geestelijkheid in te stellen, na een referendum dat met een grote meerderheid gewonnen werd door de Khomeini volgelingen.



Introduction

La révolution iranienne débute en novembre 1978. Le shah Mohammad Reza Pahlavi, un dictateur pro-occidental, est finalement démis au profit d'une république dictatoriale



islamique sous la direction de l'ayatollah Ruhollah Khomeiny, le plus haut-dignitaire religieux en Iran.

Aujourd'hui, les Ayatollah's sont toujours au pouvoir. Après la mort de Khomeini en 1989 le grand ayatollah Ali Hosseini Khamenei pris le pouvoir et depuis 2003 Hassan Rohani est président d'Iran.

La révolution a été réalisée en deux phases. Au cours de la première, l'alliance des libéraux, des groupements de gauche et des religieux a écarté le shah. Lors de la seconde, appelé communément la révolution islamique, Khomeini a pris le pouvoir.

La révolution proprement dite a donc débuté en novembre 1978, bien que des mouvements contestataires se soient déjà déroulés précédemment. En décembre, de grandes manifestations ont journalement lieu contre le shah rendant sa situation intenable. Prétendant un long séjour à l'étranger, le shah prend la fuite le 16 janvier 1979. Khomeiny rentre d'exil le 1^{er} février. Il transforme rapidement la révolution pluraliste en un régime totalitaire religieux, après un referendum gagné avec une grande majorité par les adeptes de Khomeini.

En décembre 1978, alarmé par la situation critique à Téhéran, le ministère des Affaires étrangères demande à la Défense d'affréter un appareil afin d'évacuer le personnel et le



Gealarmeerd door de gevaarlijke toestand in Teheran in december 1978, vroeg het Ministerie van Buitenlandse Zaken aan Defensie om een vliegtuig in te zetten om materiaal en personeel uit onze Ambassade te evacueren. Zoals meermaals in het verleden kwam de vraag op een "ongelukkig" moment, want ditmaal werd een bemanning gevraagd om het nieuwe jaar in te zetten in een weinig gastvrij land. Twee van onze huidige Dakota leden, de commandanten Poly Stevens (CP) en André Goeman (Nav), waren erbij. Hier volgt hun verhaal.

Door André Goeman en opgetekend door René Hoeben

In de voormiddag van 31 december 1978 viel de sneeuw met bakken uit de lucht. Het was zeker geen aangenaam weer om later oudejaarsavond te gaan vieren. Rond het middaguur kreeg ik een oproep van de Wing Ops 15 Wing met het bevel zo spoedig mogelijk de basis te vervoegen. Er was een dringende zending naar Teheran aangevraagd, om de evacuatie van de Belgische ambassade te verzekeren. Snel enkele spullen in een valies gesmeten en spoedig was ik op weg naar Melsbroek. Het was geen sinecure om met de wagen door een 30 cm dikke sneeuwlaag naar Melsbroek te baggeren.

Aangekomen in de Wing Ops begon ik met het uitstippelen van de vluchtroute. Geleidelijk kwamen

alle bemanningsleden toe en begon iedereen aan zijn deel van de voorbereiding van de zending. Zoals meestal voor onverwachte vluchten naar ongewone bestemmingen, was het even wachten op diplomatische toelatingen voor het overvliegen van de verschillende landen. Waarschijnlijk dankzij het contactpunt van de 15 Wing op Buitenlandse Zaken, de onvervangbare mevrouw Beckers, werd dit geregeld en konden we tegen vier uur in de namiddag met de C-130 CH05 opstijgen naar Ankara, waar we zouden overnachten. Om tien minuten voor middernacht plaatselijke tijd, na een vlucht van zeven uur, zetten we voet aan de grond in Ankara. Bij aankomst in het hotel hebben we dan



matériel de notre ambassade. Comme souvent par le passé, la demande est formulée à un moment peu « opportun ». Cette fois un équipage va devoir effectuer une mission dans un pays peu hospitalier la veille de l'An nouveau. Deux de nos membres Dakota, les commandants Poly Stevens (CP) et André Goeman (NAV) ont participé à la mission. Voici leur récit.

René Hoeben a recueilli le témoignage d'André Goeman

Au cours de la matinée du 31 décembre 1978, la neige tombe à gros flocons. Pas vraiment une météo engageante pour aller fêter plus tard le Nouvel An. Vers midi, je reçois un coup de fil du Wing Ops du 15^e Wing m'invitant à rejoindre la base le plus rapidement possible. Une mission urgente à destination de Téhéran nous est demandée afin d'assurer l'évacuation de l'ambassade belge. Je jette rapidement quelques vêtements dans une valise et me voilà en route pour Melsbroek. Ce n'est pas évident de rejoindre Melsbroek avec un tapis de neige de quelque trente centimètres. Arrivé au Wing Ops, je commence à tracer la route à destination de Téhéran. Je suis rapidement rejoint par les autres membres d'équipage et chacun s'affère à sa tâche pour préparer la mission.

Comme c'est souvent le cas lors de missions urgentes vers des destinations inhabituelles, nous devons attendre les autorisations diplomatiques des pays survolés. Grâce sans

aucun doute au point de contact du 15^e Wing aux Affaires étrangères, l'irremplaçable Madame Beckers, nous obtenons ces autorisations et vers 4 heures de l'après-midi, nous décollons avec le C-130 CH05 pour Ankara afin d'y passer la nuit. Nous atterrissons vers 23 h 50 heure locale, après sept heures de vol. À l'arrivée à l'hôtel, nous avons pris le temps de nous mêler aux fêtards et de boire un bon verre bien mérité à l'occasion de l'An nouveau.

Après une courte nuit de repos, nous repartons en direction de Téhéran où nous atterrissons vers midi. À l'arrivée à Téhéran, nous avons revêtu nos uniformes dans l'avion afin de nous rendre le plus rapidement possible à l'ambassade

toch nog, te midden van de reeds aangeschoten aanwezige feestvierders, een welverdiend glaasje gedronken op het nieuwe jaar.

Na een korte nachtrust vertrokken we de volgende dag richting Teheran waar we tegen de middag toekwamen. Bij aankomst in Teheran trokken we ons uniform aan in het vliegtuig met de bedoeling, nadat we ingecheckt waren in het hotel, richting ambassade te vertrekken. Gezien de gespannen politieke toestand in Iran was de controle op de luchthaven aanzienlijk opgevoerd. Vele Iraniërs stonden op het punt het land te verlaten en op de luchthaven was het uitzonderlijk druk. Tussen de massa trokken onze uniformen alle aandacht en de controle duurde tergend lang, behalve voor onze copiloot Poly Stevens.

Zijn vele jaren in Afrika hadden hem geleerd dat het in woelige tijden aangeraden was onopvallend te blijven. In plaats van een uniform had hij gekozen voor een versleten jeansbroek, een afgedragen vest en een oude Engelse pet die zijn grootvader nog gedragen had. Hij passeeerde alle controleposten zonder enig probleem!

Vanaf de luchthaven namen we twee taxi's naar het Hilton hotel, een rit die me steeds goed bijgebleven is. Er was een massa volk op de been en duizenden betogers paradeerden in de straten. De taxichauffeur moest tussen de massa laveren en het angstzweet brak hem uit toen de betogers ons in de gaten kregen. Ze namen ons voor Amerikanen en riepen ons vijandelijkheden toe en sloegen met hun blote vuisten op het dak van de taxi. Hierbij voelden we ons allesbehalve gerust. Uiteindelijk geraakten we bij het Hilton Hotel. Het hotel was volledig afgezet met gewapende militairen en tanks. Vele buitenlanders, vooral Amerikanen, die het land wilden verlaten of zich onveilig voelden, waren de stad ontvlucht en logeerden in de Hilton. Na ingeboekt te zijn in het hotel vertrokken Frank Swietek (P), Jean-Marie Rase (CP) en ikzelf per taxi richting Belgische Ambassade waar we zonder problemen toekwamen.

Daar aangekomen kregen we te horen dat men beslist had de ambassade dan toch niet te evacueren. Er zou enkel wat materiaal en documenten meegegeven worden. De ambassadeur vroeg ons om ook contact op te nemen met de Nederlandse ambassade die eveneens plannen hadden om te evacueren. De Nederlanders hebben niet gearrerd om op ons aanbod in te gaan en hebben personeel en documenten meegestuurd met onze C-130. Bij die passagiers waren enkele leden van de ambassade maar ook enkele Nederlandse airhostessen van Iran Air die het door de heersende sfeer ter plaatse niet meer zagen zitten.

Dinsdag 2 januari 1979 was onze rust- en ladingsdag. Gezien de omstandigheden in Teheran was toerisme in de stad niet aangewezen en beperkten we ons tot de nabije omgeving van het Hilton Hotel. Daarbij kwam dat we een hele tijd in het hotel geblokkeerd werden omdat o.a. de liften uitvielen door een elektriciteitspanne. We hebben er toen niets beter op gevonden dan met de bemanning op een kamer wat champagne en kaviaar te degusteren. Voor zover we weten

après le check-in à l'hôtel.

Vu la situation politique tendue en Iran, le contrôle à l'aéroport a été considérablement renforcé.

De nombreux Iraniens sont sur le point de quitter le pays et l'aéroport regorge de monde.

Nos uniformes attirent bien sûr l'attention et nous devons faire preuve de beaucoup de patience au contrôle, sauf pour Poly Stevens, notre copilote. Ces nombreuses années en Afrique lui ont appris qu'il est préférable en cas de tension de passer inaperçu. Au lieu de son uniforme, il porte un vieux jeans délavé, une veste usée et une vieille casquette anglaise de son grand-père. Il est passé sans problème au travers de tous les postes de contrôle.



À l'aéroport, nous avons pris deux taxis pour nous rendre à l'hôtel Hilton. Je me souviens encore fort bien de ce trajet. La ville regorge de monde et des milliers de personnes manifestent dans les rues. Notre chauffeur essaye tant bien que mal de se frayer un chemin parmi la foule. Et malheureusement, nous ne passons pas inaperçus. Les manifestants pensent que nous sommes Américains. Nous sommes insultés et certains n'hésitent pas à frapper du poing le toit du taxi. Tout comme notre chauffeur de taxi, nous n'en menons pas large.

Finalement, nous arrivons au Hilton. L'hôtel est complètement barricadé par des militaires en arme et des chars. De nombreux étrangers, surtout des Américains, qui veulent quitter le pays ou qui ne se sentent plus en sécurité, ont fui la ville et logent au Hilton.

Après le check-in à l'hôtel, Frank Swietek (P), Jean-Marie Rase (CP) et moi-même, nous nous sommes rendus en taxi, sans problème cette fois, à l'ambassade belge.

Arrivés sur place, nous apprenons que la décision a été prise de ne quand même pas évacuer l'ambassade. Nous n'emporterons qu'un peu de matériel et quelques documents. L'ambassadeur nous demande par ailleurs de prendre contact avec l'ambassade des Pays-Bas. Ils avaient également l'intention d'évacuer. Les Néerlandais n'hésitent pas à répondre favorablement à notre offre et nous sommes donc également revenus avec du personnel et des documents de l'ambassade. Outre ce personnel, nous avons également évacué quelques hôtesses de l'air hollandaises

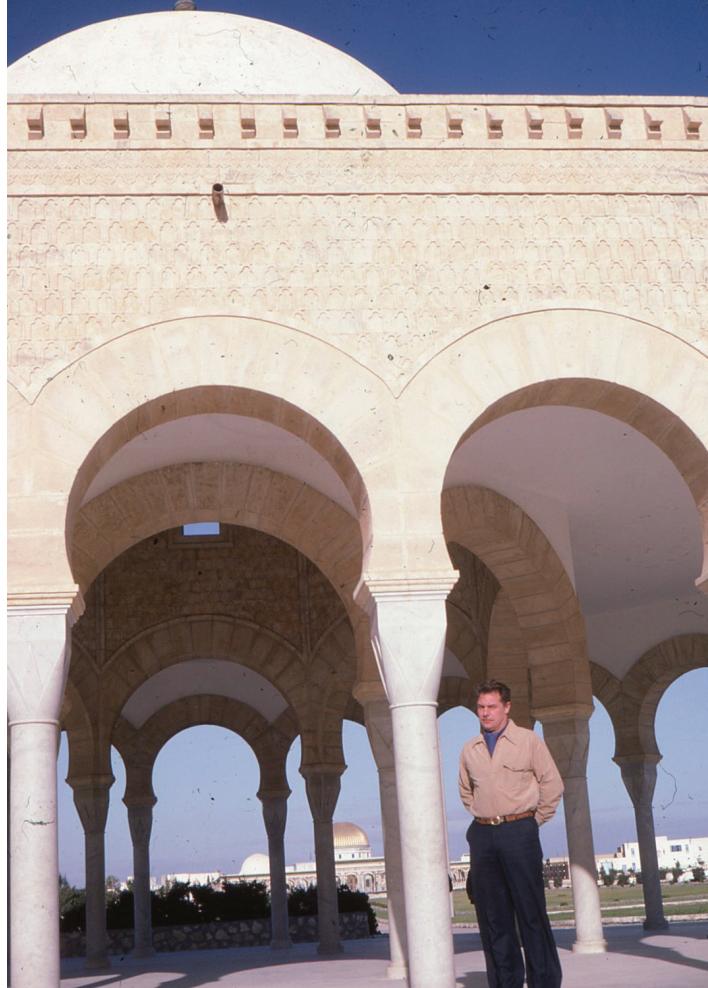
heeft Buitenlandse zaken nooit geen factuur gestuurd... Woensdag 3 januari zijn we dan in de voormiddag met enkele passagiers en beperkte vracht vertrokken uit Teheran. In tegenstelling tot de dag van aankomst verliep de tocht naar de luchthaven en de pascontrole daar uiterst vlot. Ook op de terugvlucht via een tussenstop te Ankara waren er geen problemen.

Bij het begin van de vlucht gaf de loadmaster een spoedcursus "Kitchenette C-130" aan de airhostessen, zodat deze ons en de passagiers konden verwennen tijdens de vlucht naar Brussel. De landing te Melsbroek was iets voor negen uur in de avond. Uiteindelijk een fijne zending en een ervaring rijker. Tijd om aan de familie te vragen hoe ze nieuwjaar zonder mij gevieren hadden en hen een gelukkig nieuwjaar te wensen.



Onze dank aan André Goeman en aan Poly Stevens voor hun medewerking en foto's

Bemanning : Frank Swietek (P) - Poly Stevens (CP) - Jean-Marie Rase (CP) - André Goeman (NAV) - José Delsaux (FE) - Van Cleempunt (FE) - Dirk Van Loon (LM) - Verdonckt (LM)



travaillant pour Iran Air, la situation sur place leur paraissant trop incertaine.

Mardi 2 janvier 1979... journée de repos et de chargement. Vu les circonstances, il n'est pas recommandé de faire du tourisme dans la ville. Nous nous limitons donc à quelques balades dans les environs de l'hôtel. Nous nous sommes par ailleurs retrouvés bloqués dans l'hôtel à la suite d'une panne de courant et donc des ascenseurs. Nous avons alors passé le temps en dégustant un bon champagne et du caviar. À notre connaissance, la Défense n'a pas reçu de facture pour cette dépense...

Le mercredi 3 janvier, nous décollons dans la matinée de Téhéran avec quelques passagers et une petite cargaison de fret. Contrairement à la journée d'arrivée, le trajet vers l'aéroport et les formalités douanières se déroulent sans problèmes. Ce sera également le cas des vols retour avec à nouveau une escale à Ankara. Au début du vol, le loadmaster a rapidement dispensé un cours « Kitchenette C-130 » aux hôtesses. Les passagers et l'équipage peuvent ainsi profiter d'un service « first class » au cours des vols vers Bruxelles. Nous avons atterri à Melsbroek un peu avant 21 heures après avoir accompli une mission fort intéressante et riche d'enseignements. De retour à la maison, je me suis bien sûr inquiété de savoir comment la famille avait fêté le réveillon sans moi et leur ai souhaité à tous une excellente Nouvelle Année.

Avec nos remerciements à André Goeman et à Poly Stevens pour sa collaboration et la mise à disposition des photos.

Équipage : Frank Swietek (P) - Poly Stevens (CP) - Jean-Marie Rase (CP) - André Goeman (NAV) - José Delsaux (FE) - Van Cleempunt (FE) - Dirk Van Loon (LM) - Verdonckt (LM)



15 Wing Today



Jean-Louis Lejeune

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

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

Leeuwen uit Australië

Op 3 april 2017 kwam een Australische C-17 op de parking van BruMilaan. Aan boord een container met twee stenen leeuwen. De originele standbeelden zijn twee stenen leeuwen die het schild van Ieper vasthouden en die sedert 1822 aan de trap van de Lakenhalle stonden. Midden de 19^e eeuw werden de leeuwen verplaatst naar de Menenpoort en ze stonden er ook nog tijdens de oorlog terwijl Ieper door Duits artillerievuur tot een ruïne herschapen werd. Duizenden Australiërs en andere geallieerde troepen kwamen

Lions australiens

Le 3 avril 2017 un C-17 australien est arrivé sur le parking de BruMil. A son bord un container avec deux lions en pierre... Ces statues originales sont deux lions en pierre arborant le blason d'Ypres qui, depuis 1822, ornaient l'escalier d'honneur de la Halle aux Draps. Au milieu du 19^e siècle ces lions ont été déplacés vers la porte de Menin et ils s'y trouvaient encore durant la Première Guerre mondiale lorsque la ville d'Ypres fut réduite en ruines par l'artillerie allemande. Des milliers d'Australiens et autres troupes alliées sont



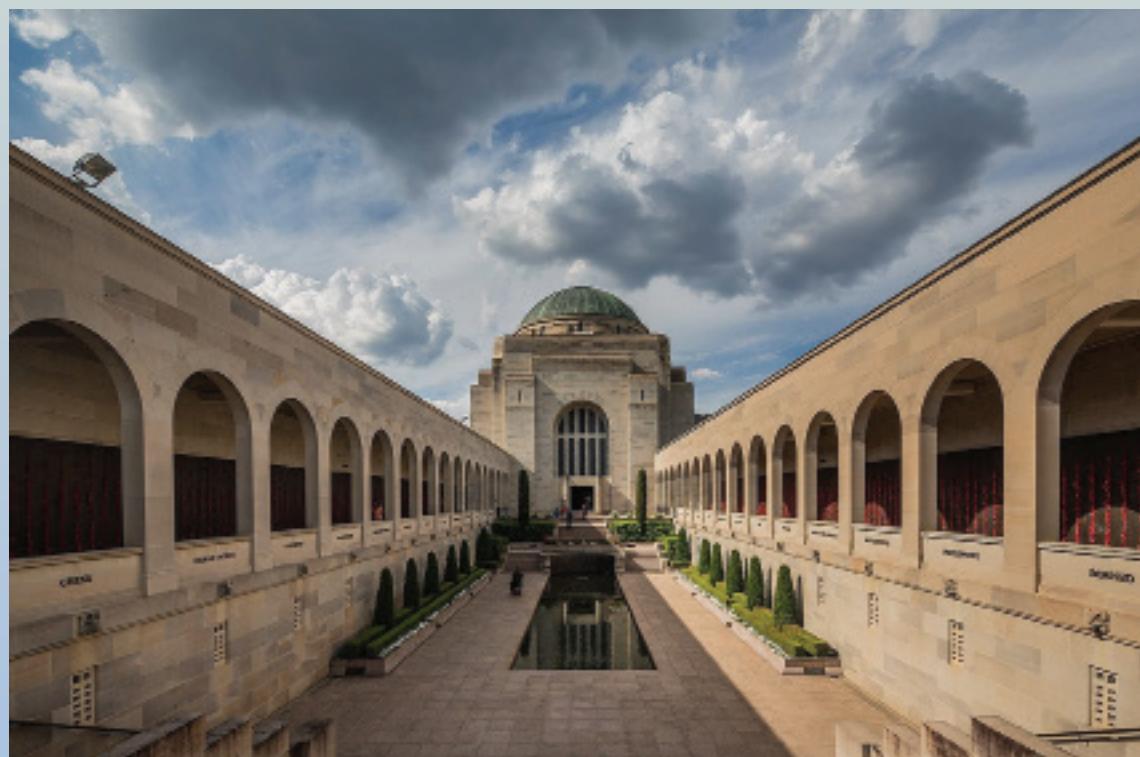
voorbij de leeuwen op weg naar de Belgische slagvelden van het Westelijk Front. Zestig duizend Australische soldaten lieten het leven in WO I, van wie 14.000 in en rond Ieper. Op de Menenpoort staan bijna 7.000 namen van Australische slachtoffers. Voor veel soldaten waren de beelden het laatste dat ze zagen voor ze naar het front trokken. Velen onder hen zouden niet meer terugkeren. De leeuwen, gebroken en beschadigd, werden later uit het puin gerecupereerd en in 1936 door de burgemeester van Ieper aan de Australische regering geschonken als een gebaar van vriendschap en uit erkentelijkheid voor de Australische opoffering. De

passés devant ces lions en route vers les champs de bataille belges sur le Front Ouest. Soixante mille soldats australiens ont perdu la vie pendant la Première Guerre mondiale, dont 14.000 à Ypres et ses environs. Presque 7.000 noms de victimes australiennes sont gravés sur la porte de Menin. Pour beaucoup de soldats ces lions étaient la dernière chose qu'ils voyaient avant de partir au front. Beaucoup d'entre eux n'en reviendraient jamais. Les lions, détruits et abîmés, ont été retirés des décombres plus tard et offerts en 1936 par le bourgmestre d'Ypres au gouvernement australien en signe d'amitié et en reconnaissance au sacrifice australien.



standbeelden die grondig gerestaureerd werden, staan nu op een ereplaats aan de Australian War Memorial van Canberra, aan beide kanten van de ingang van de Commemorative Courtyard die naar het graf van de Onbekende soldaat leidt. Ze werden tijdelijk aan de Menenpoort teruggezet op 24 april 2017 voor de eeuwherdenking van enkele van de meest cruciale gevechten van de Eerste Wereldoorlog met o.a. de Derde Slag bij Ieper, de Slag om Passendale, de Mijnenslag en het Polygonbos. Op 25 september maakte de Australische Minister van 'Veteran's affairs' bekend dat Australië de stad van Ieper replica's van de leeuwen schenkt als erkenning van de historische link tussen Australië en de stad Ieper. Tegen de zomer van 2018 worden ze in Ieper verwacht. Op 27 november werd er officieel afscheid genomen van de leeuwen aan de Menenpoort. De leeuwen werden voor de plechtigheid speciaal verlicht en na de Last Post speelde een doedelzak een lamento, wandelend tot bij de leeuwen. Daarna doofde de verlichting van de leeuwen. Op 9 december werden ze op BruMil met een C-17 opgehaald om terug te keren naar Canberra.

Les statues, qui ont été restaurées en profondeur, occupent désormais une place d'honneur à l'Australian War Memorial de Canberra, de part et d'autre de l'entrée du Commemorative Courtyard qui conduit à la tombe du Soldat inconnu. Ils ont été temporairement réinstallés à la porte de Menin le 24 avril dernier dans le cadre des commémorations du centenaire de quelques-unes des batailles les plus décisives de la Première Guerre mondiale comme p.e. la Troisième Bataille d'Ypres, la Bataille de Passchendaele, de Messines et du bois du Polygon. Le 25 septembre le Ministre australien des 'Veteran's affairs' a fait savoir que l'Australie allait offrir une réplique de ces lions en reconnaissance du lien historique entre l'Australie et la ville d'Ypres. Ils sont attendus à Ypres l'été prochain. Le 27 novembre une cérémonie officielle d'adieu aux lions s'est déroulée à la porte de Menin. Les lions ont spécialement été éclairés pour l'occasion et après le Last Post, une cornemuse a joué une lamentation en



marchant jusqu'aux lions suite à quoi les lumières se sont éteintes. Le 9 décembre un C-17 est venu les rechercher à BruMil pour les ramener à Canberra.



Training in de Verenigde Staten

Tussen 7 februari en 4 maart hebben twee C-130's (boordcommandanten M. Charlier en B. Erens) deelgenomen aan een oefening in Yuma (Arizona) samen met een detachement van de Special Forces. De streek van Yuma, die vlak bij de grens met Mexico ligt, leent zich goed voor legeroefeningen. De omgeving heeft veel weg van gebieden waar Belgische soldaten missies uitvoeren, zoals Jordanië, Afghanistan en Irak. Tijdens de oefening werden o.a. stormlandingen en sprongen met materiaal of met zuurstofmasker vanop zeer grote hoogte uitgevoerd.

Op 28 februari heeft een operator van de Belgische Special Forces het leven verloren bij een nachtsprong met volledige operationele uitrusting zoals een zware rugzak, tactische webbing, bewapening en nachtzicht apparatuur. Een onderzoek is lopende om de juiste oorzaak van het ongeval te bepalen. De volledige redactie wenst hierbij haar diepste



Entrainement aux Etats-Unis

Entre le 7 février et le 4 mars, deux C-130 (commandants de bord M. Charlier et B. Erens) ont participé à un exercice à Yuma (Arizona) en collaboration avec un détachement des Special Forces. La région de Yuma, qui se trouve près

de la frontière mexicaine est adaptée aux exercices militaires. Les alentours ressemblent en effet aux endroits où nos soldats belges effectuent des missions comme la Jordanie, l'Afghanistan et l'Iraq. Pendant l'exercice, des atterrissages d'assaut et des parachutages avec matériel ou avec masque à oxygène à très haute altitude ont entre autres été effectués. Le 28 février un opérateur des Special Forces belges a perdu la vie lors d'un saut de nuit avec équipement complet : armement, moyen de visions nocturnes, sac à dos. Une enquête est en cours pour déterminer les causes de l'accident. La rédaction entière présente ses condoléances les plus sincères à la famille.

medelevan aan de familie te betuigen.

FRONTEX-repatriëringen

Op 19 januari heeft een A330 HiFly (De Beir, Van Meldert) een vlucht uitgevoerd naar Turijn, Roma en Lagos (Nigeria). Op 28 februari heeft een Embraer (Van Hecke/Vanhaeren) een vlucht uitgevoerd naar Madrid. Op de terugvlucht is hij via Zaragoza gevlogen om Belgische militairen terug naar huis te brengen die aan de ETAP deelgenomen hadden. Op 18 april heeft een Embraer (Van Hecke/Huyghebaert) een vlucht uitgevoerd naar Luxemburg, Sofia en Wenen. Op 7 mei heeft een Embraer (Rappelet, Vanhaeren) een vlucht uitgevoerd naar Luxemburg en Stockholm. Op 8 mei heeft een Embraer (Rappelet, Vanhaeren) een vlucht uitgevoerd naar Boedapest.

Airlift Block Training

Het 20^{ste} smaldeel heeft van 19 maart tot 6 april zijn jaarlijkse Airlift Block Training gehouden. Drie C-130's en zo'n honderd militairen zakten af naar het Portugese Ovar voor een intensieve tactische training. Deze oefening wordt jaarlijks georganiseerd om de bemanningen toe te laten de nodige kwalificaties aan te schaffen, of te consolideren, en

Rapatriements FRONTEX

Le 19 janvier un A330 HiFly (De Beir, Van Meldert) a effectué un vol vers Turin, Rome et Lagos (Nigéria).

Le 28 février un Embraer (Van Hecke/Vanhaeren) a effectué un vol vers Madrid. Lors du vol de retour, il est passé par Saragosse pour y embarquer des militaires belges qui participaient à l'exercice ETAP.

Le 18 avril un Embraer (Van Hecke/Huyghebaert) a effectué un vol vers Luxembourg, Sofia et Vienne.

Le 7 mai un Embraer (Rappelet, Vanhaeren) a effectué un vol vers Luxembourg et Stockholm.

Le 8 mai un Embraer (Rappelet, Vanhaeren) a effectué un vol vers Budapest.

Airlift Block Training

La 20^e escadrille organisait son Airlift Block Training annuel du 19 mars au 6 avril. Trois C-130 ainsi qu'une centaine de militaires se sont rendus à Ovar au Portugal pour un entraînement tactique intensif. Comme chaque année, cet exercice sert à qualifier ou à consolider les qualifications des équipages pour tous les types de vol effectués avec le C-130 : largage de personnel, de matériel et vols en formation. Une équipe AMPT (Air Mobile Protection Team) était aussi en

dit voor alle types vluchten die met een C-130 uitgevoerd worden: het droppen van personeel en materieel, en formatievlogen. Een AMPT (Air Mobile Protection Team) was ook op oefening in Portugal om de beveiliging van een vliegtuig in conflictgebieden te trainen.

Eén C-130 voor één jaar in Afrika

Op 7 mei is de CH-09 (Marcoen, Craps) naar Mali vertrokken om deel te nemen aan de operatie MINUSMA (United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali). Het is het eerste toestel dat een permanente aanwezigheid van een C-130 in Afrika voor een periode van één jaar zal verzekeren. Meer hierover in onze volgende editie.

Koninklijke vluchten

Op 22 januari heeft een Embraer (Bekmezci, Behets-Wydemans) onze Vorsten teruggebracht uit Zurich. Op 25 januari heeft een Embraer (Rappelet/Huyghebaert) ons Vorstenpaar naar Davos gebracht om deel te nemen aan het Wereld Economisch Forum. Dezelfde avond zijn ze naar België teruggekeerd samen met de Premier. Op 11 maart zijn Koning Filip en koningin Mathilde met een A330 HiFly (Flamant, Hanssens, Van Meldert) naar



Canada vertrokken voor een staatsbezoek. In hun kielzog reizen onder meer Minister van Buitenlandse Zaken Didier Reynders, de vijf ministers-presidenten van Belgische gemeenschappen en gewesten, de staatssecretaris voor Buitenlandse Handel Pieter De Crem en tal van zakenlui, academici en journalisten mee. Deze reis heeft de hele delegatie in Ottawa, Toronto en Montreal gebracht waarna ze op 17 maart terug naar België gekeerd zijn. België heeft een bijzondere plaats in de Canadese oorlogsgeschiedenis. Een kwart van de 61.000 gesneuvelden Canadezen in de Eerste Wereldoorlog liet het leven op de Belgische slagvelden. In dit kader heeft op 30 januari een C-130 (Herman, Grégoire) het kanon (2,5 ton) in Ottawa afgezet dat in 14-18 bij de bevrijding van de stad Bergen het laatste schot afvuurde. Tussen 23 en 25 april heeft een A330 HiFly (Flamant, Antoine) onze Vorsten en de Minister van Buitenlandse Zaken Reynders naar New York gebracht voor een werkbezoek aan de Verenigde Naties (VN). Hun aanwezigheid bij de VN was ook de kans om de troeven van België als niet-permanent lid

exercice au Portugal pour s'entraîner sur la sécurisation des avions dans les zones de conflit.

Un C-130 pour 1 an en Afrique

Le 7 mai le CH-09 (Marcoen, Craps) a décollé pour le Mali afin de participer à l'opération MINUSMA (Mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation au Mali). C'est le premier appareil qui assurera la présence permanente d'un C-130 en Afrique pour une période d'un an. Plus de détails à ce sujet dans notre prochaine édition.

Vols royaux

Le 22 janvier un Embraer (Bekmezci, Behets-Wydemans) a ramené nos Souverains de Zurich. Le 25 janvier un Embraer (Rappelet/Huyghebaert) a emmené nos Souverains à Davos pour y participer au Forum Economique Mondial. Ils sont rentrés en Belgique le soir-même, accompagnés du Premier Ministre. Le 11 mars le Roi Philippe et la Reine Mathilde se sont envolés avec un A330 HiFly (Flamant, Hanssens, Van Meldert) pour une visite d'Etat au Canada. Ils étaient accompagnés du Ministre des Affaires étrangères, Didier Reynders, du secrétaire d'Etat au Commerce extérieur, Pieter De Crem et des cinq ministres-présidents des entités fédérées ainsi que de nombreux chefs d'entreprises, des responsables du monde académique et des journalistes. Ce voyage a emmené la délégation à Ottawa, Toronto et Montréal suite à quoi ils sont rentrés en Belgique le 17 mars. La Belgique occupe une place de choix dans l'histoire de la guerre canadienne. Un quart des 61.000 Canadiens tombés au combat pendant la Première Guerre Mondiale ont perdu la vie sur des champs de bataille belges. Dans ce cadre, un C-130 (Herman, Grégoire) a déposé à Ottawa le 30 janvier dernier, le canon (2,5 tonnes) qui en 14-18 a tiré le dernier coup lors de la libération de la ville de Mons. Du 23 au 25 avril un A330 Hifly (Flamant,

Antoine) a emmené nos Souverains et le ministre des Affaires étrangères Reynders à New York pour une visite de travail aux Nations Unies (NU). Leur présence a aussi été l'occasion de mettre en valeur les atouts de la Belgique en vue d'occuper un siège de membre non-permanent au sein du Conseil de sécurité des NU en 2019-2020.

Vols VIPs

Le 23 janvier notre Ministre de la Défense s'est envolé avec environ cent-cinquante écoliers pour Auschwitz en A321 (Flamant, Dewitte, Hanssens). Comme chaque année, l'idée est de sensibiliser nos jeunes aux atrocités qui se sont déroulées dans les camps de concentration pendant la deuxième guerre mondiale. Le 23 janvier le Premier Ministre et le Ministre de l'emploi, de l'Economie et des Consommateurs Kris Peeters se sont envolés en Embraer (Rappelet, Beguin) pour Davos afin de participer au Forum Economique Mondial. Le 24 janvier un Embraer (Mollet, Vandekerckhove) a emmené notre Ministre des Affaires étrangères à Rabat et est revenu en

van de VN-Veiligheidsraad in 2019-2020 in de kijker te zetten.

VIP's

Op 23 januari is onze Minister van Defensie met een honderdvijftigtal scholieren naar Auschwitz gevlogen met de A321 (Flamant, Dewitte, Hanssens). Zoals ieder jaar is het de bedoeling onze scholieren bewust te maken van de gruweldaden die zich tijdens WOII in de concentratiekampen afgespeeld hebben. Op 23 januari zijn onze Premier en de Minister van Werk, Economie en Consumenten Kris Peeters met een Embraer (Rappelet, Beguin) naar Davos gevlogen om aan het Wereld Economisch Forum deel te nemen. Op 24 januari heeft een Embraer (Mollet, Vandekerckhove) onze Minister van Buitenlandse Zaken naar Rabat gevlogen en 's anderendaags terug naar België gebracht. Tussen 29 en 31 januari heeft onze Premier een officieel bezoek aan Rusland gebracht met de A321 (Britte, Dewitte). Op 30 januari is onze Minister van Buitenlandse Zaken naar Algiers gevlogen met de Falcon 900 (Leest, Gilson). 's Anderendaags kwam hij terug naar België. Op 31 januari heeft een A330 HiFly (Flamant, Van Meldert, Rebecchini (HiFly)) onze VCHOD, verschillende andere Belgische generals, naast Belgische en Duitse troepen en journalisten naar Mali gebracht om deel te nemen aan de «Change of Command» van de operatie EUTM tussen België en Spanje. Op 5 februari heeft een Embraer (Bekmezci/Vanhaeren) onze Minister van Buitenlandse Zaken naar Ljubljana gebracht. 's Anderendaags is hij terug naar België gevlogen. Op 12 februari heeft de Falcon 900 (Van Avermaet/Jorissen) onze Minister van Buitenlandse Zaken naar Moscow gebracht. Op 16 februari kwamen ze terug naar België via Sofia. Op 13 februari heeft een Embraer (Bekmezci/Behets-Wydemans) onze Minister van Defensie naar Roma gebracht. Tussen 22 en 24 februari heeft een Nigeriaans B737-700 op de parking van BruMil gestaan. Hij bracht de President van de Republiek Niger Son Excellence Mr Issoufou Mahamadou die in Brussel aan de internationale conferentie op hoog niveau in Sahelkwam deelnemen. Op 26 februari heeft de Falcon 900 (Van Avermaet/Gilson) onze Minister van Buitenlandse Zaken naar Genève gebracht. Op 28 februari zijn ze terug naar België gevlogen. Tussen 28 februari en 2 maart hebben onze Premier en de Minister van Ontwikkelingssamenwerking De Croo een bezoek van 3 dagen aan Senegal gebracht met een A330 HiFly (Dewulf/Flamant/Van Meldert). Dit bezoek had als doel de diplomatische banden die sinds 50 jaar tussen beide landen bestaan, te versterken. Op 23 maart heeft een Embraer (Rappelet, Van Den Heuvel) een medische evacuatie van een gekwetste van 3Para uit Beja (Portugal) uitgevoerd. Op 26 maart heeft een Embraer (Rappelet/Behets-Wydemans) de EU-Voorzitter Donald Tusk naar Varna (Bulgarije) gebracht. Tussen 2 en 9 april heeft de Falcon 900 (Leest, Gilson) onze Minister van Buitenlandse Zaken naar Capo Verde en Dakar (Senegal) gebracht. Op 9 april heeft een Embraer (Passagez, Vandekerckhove) de Secretaris-generaal van de NAVO naar Berlijn gebracht, terug op 10 april. Op 15 april heeft een Embraer (Bekmezci, Beguin) de Secretaris-generaal van de NAVO Jens Stoltenberg naar Ankara gebracht, terug op 16 april. Op 23 april heeft een Embraer (Bekmezci, Deprez) onze Premier naar Tirana en Belgrado gebracht, terug op 24 april. Op 1 mei is onze Minister van Buitenlandse Zaken met zijn collega's Jambon en Franken naar Marrakesh gevlogen met een Embraer (Rappelet, Beguin). Op 1 mei is de Premier van Luxemburg Xavier Bettel naar Pristina vertrokken met een Embraer (Bekmezci, Vanhaeren). Op 4 mei is onze Minister van Defensie naar Sofia vertrokken met een Embraer (Rappelet, Vanhaeren), terug op 5 mei.

Belgique le lendemain. Du 29 au 31 janvier le Premier Ministre a effectué une visite officielle en Russie avec l'A321 (Britte, Dewitte). Le 30 janvier notre Ministre des Affaires étrangères s'est envolé pour Alger en Falcon 900 (Leest, Gilson). Il est rentré en Belgique le lendemain. Le 31 janvier un A330 HiFly (Flamant, Van Meldert, Rebecchini (HiFly)) a emmené le VCHOD, différents autres généraux belges, ainsi que des troupes belges et allemandes et des journalistes au Mali pour y participer à la remise de commandement de l'opération EUTM entre la Belgique et l'Espagne.



Le 5 février un Embraer (Bekmezci/Vanhaeren) a emmené notre Ministre des Affaires étrangères à Ljubljana. Retour en Belgique le lendemain.

Le 12 février le Falcon 900 (Van Avermaet/Jorissen) a emmené notre Ministre des Affaires étrangères à Moscou. Retour le 16 février via Sofia.

Le 13 février un Embraer (Bekmezci/Behets-Wydemans) a emmené notre Ministre de la Défense à Rome. Du 22 au 24 février BruMil a eu la visite d'un B737-700 nigérien. Il a amené le Président de la République du Niger Son Excellence Mr Issoufou Mahamadou venu participer à la Conférence internationale de haut niveau sur le Sahel à Bruxelles. Le 26 février le Falcon 900 (Van Avermaet/Gilson) a emmené notre Ministre des Affaires étrangères à Genève. Retour en Belgique le 28 février. Du 28 février au 2 mars le Premier Ministre et le Ministre de la Coopération au développement De Croo ont effectué une visite au Sénégal en A330 HiFly (Dewulf/Flamant/Van Meldert). Cette visite avait pour objectif de renforcer les liens diplomatiques existants entre les deux pays depuis 50 ans. Le 23 mars un Embraer (Rappelet, Van Den Heuvel) a effectué une évacuation médicale depuis Beja (Portugal) au profit d'un blessé du 3Para. Le 26 mars un Embraer (Rappelet/Behets-Wydemans) a emmené le Président de l'UE Donald Tusk à Varna (Bulgarie). Du 2 au 9 avril le Falcon 900 (Leest, Gilson) a emmené notre Ministre des Affaires étrangères au Cap Vert et à Dakar (Sénégal). Le 9 avril un Embraer (Passagez, Vandekerckhove) a emmené le Secrétaire-général de l'OTAN à Berlin, retour le 10 avril. Le 15 avril un Embraer (Bekmezci, Beguin) a emmené le Secrétaire-général de l'OTAN Jens Stoltenberg à Ankara, retour le 16 avril. Le 23 avril un Embraer (Bekmezci, Deprez) a emmené le Premier Ministre à Tirana et Belgrade, retour le 24 avril. Le 1 mai le Ministre des Affaires étrangères ainsi que ses collègues Jambon et Franken se sont envolés pour Marrakech avec un Embraer (Rappelet, Beguin). Le 1 mai le Premier Ministre luxembourgeois Xavier Bettel s'est envolé pour Pristina avec un Embraer (Bekmezci, Vanhaeren). Le 4 mai Ministre de la Défense s'est rendu à Sofia avec un Embraer (Rappelet, Vanhaeren), retour le 5 mai.

HUMP PILOT

Defying Death Flying the Himalayas During World War II

