



DAKOTA

News

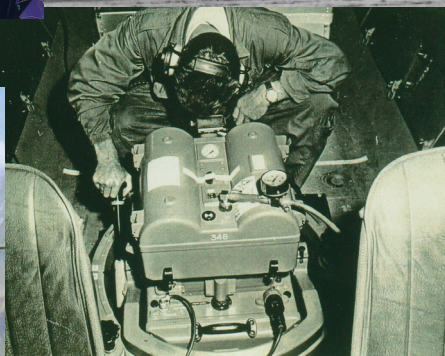
75

Sept
2018



Aerial photography
Flying the Hump-2
Detmold 1963

IN DIT NUMMER : DANS CE NUMÉRO :



Blz 3
Page 3

Woord van de voorzitter
Mot du Président

Blz 4
Page 4

Inside Dakota

Blz 11
Page 11

Detmold 1963

Blz 13
Page 13

Luchtografie in de 15 Wing
La photographie aérienne au 15 Wing

Blz 16
Page 16

Atlas story, part 24

Blz 19
Page 19

Nieuwtjes uit de Royal Air Force
Nouvelles de la Royal Air Force

Blz 21
Page 21

Flying the Hump, part 2

Blz 26
Page 26

15 Wing Today

2

**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 : Graphius, Beersel

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 : Graphius, Beersel

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

In de rubriek "Inside Dakota" hebben we het regelmatig over het werk dat aan onze drie oldtimer vliegtuigen uitgevoerd wordt door de vrijwilligers van het "Restore Team". Dit team verricht prachtig werk op onze toestellen zowel uitwendig als inwendig, en dit in soms moeilijke omstandigheden. Denk maar even terug aan afgelopen zomer!

Ze zijn met tien ex-militairen en burgers, Nederlands- en Franstaligen, met leeftijd tussen 45 en, sinds kort, 91 jaar. Ze brengen gevarieerde beroepservaringen mee zoals vliegtuigtechniek, loodgieterij, elektriciteit, elektronica, enz... Maar allen hebben dezelfde interesse: luchtvaart. Deze groep werkt, meestal toch, ontspannen samen en ieder draagt bij volgens zijn vaardigheden en mogelijkheden. En sommigen hebben wat men noemt gouden handen!

Hun laatste grote verwezenlijking was de restauratie van onze Dakota K1 ingehuldigd op 24 september 2015. Maar ondertussen heeft het team niet stilgestaan en hebben ze gewerkt aan de restauratie van de cockpits en cargoruimtes van voornamelijk de Pembroke en de C-119. De resultaten mogen gezien worden en daarom besteden we in dit nummer wat meer aandacht aan het Restore Team, ze verdienen het!

De lezers van Dakota News weten dat de Kapitein Vlieger Julien Gillis van de 15 Wing reeds sinds september 2016 vliegt op A400M. Na een initiële basisopleiding in Frankrijk is hij sinds januari 2017 geïntegreerd in de Royal Air Force in Brize-Norten waar hij opgeleid wordt tot volwaardig instructeur-piloot op dat toestel. We zijn hem zeer dankbaar dat hij ingegaan is op onze uitnodiging om zijn ervaringen met de A400M te delen met onze lezers.

Weinigen weten dat tot het jaar 2000 de luchtfotografie een belangrijke opdracht was voor de 15 Wing. Jan Baras die als navigator zeer vele "foto zendingen," zoals ze in die tijd genoemd werden, volbracht op verschillende types vliegtuigen vertelt in het kort wat daar bij kwam kijken.

Samen met het vervolg van het artikel over de vluchten over het Himalaya gebergte in de Tweede wereldoorlog, en de gebruikelijke rubrieken, hopen we dan ook dat Dakota News 75 u zal kunnen boeien.

We hebben u reeds gemeld in ons vorig nummer dat ons jaarlijks Brueghelfeest doorgaat op vrijdag 19 oktober 2018. In dit nummer vindt u de uitnodiging en we hopen op een grote opkomst. Schrijf u zonder aarzelen in voor deze gezellige avond.

René Hoeben
Voorzitter

Mot du Président

Dans la rubrique « Inside Dakota » nous revenons régulièrement sur le travail effectué par nos bénévoles du « Restore Team » sur nos trois oldtimers. Cette équipe réalise un magnifique travail sur nos avions, que ce soit dans les espaces intérieurs ou à l'extérieur, et ce parfois dans des conditions difficiles. Il suffit de penser à ce dernier été particulièrement chaud !

L'équipe se compose de dix anciens militaires et civils, francophones et néerlandophones, âgés de 45 à (depuis peu) 91 ans. Ils apportent une expérience professionnelle variée en matière de technique de vol, plomberie, électricité, électronique, etc... Tous sont poussés par le même intérêt : l'aviation.

Ce groupe travaille la plupart du temps dans une ambiance décontractée et chacun contribue à la tâche selon ses compétences et possibilités. Certains d'entre eux ont ce qu'il convient d'appeler « des mains d'or » !

Leur dernière réalisation fut la restauration de notre Dakota K1, inauguré le 24 septembre 2015. Mais ils n'en sont pas restés là et se sont ensuite concentrés sur la restauration des cockpits et soutes, principalement du Pembroke et du C-119. Ils peuvent être fiers des résultats et c'est pourquoi nous accordons une attention toute particulière à notre Restore Team dans ce numéro. Ils le méritent !

Les lecteurs de Dakota News savent que le Capitaine aviateur Julien Gillis du 15 Wing vole depuis 2016 sur A400M. Après une formation en France, il a intégré en 2017 la Royale Air Force à Brize-Norten où il est formé comme pilote-instructeur à part entière sur ce type d'appareil. Nous lui sommes reconnaissants d'avoir accepté notre invitation à partager son expérience sur l'A400M avec nos lecteurs.

Peu de gens savent que jusqu'en l'an 2000, la photographie aérienne était une tâche importante pour le 15 Wing. Jan Baras, qui, en tant que navigateur, a effectué de nombreuses «missions photos» comme on les appelait à cette époque, sur différents types d'avions, raconte brièvement ce que cela impliquait.

Avec la suite de l'article sur les vols au-dessus de l'Himalaya durant la seconde guerre mondiale et les rubriques habituelles, nous espérons que le Dakota New 75 vous fournira une lecture intéressante, voire même captivante.

Dans notre numéro précédent nous vous annonçons la tenue de notre fête breughélienne le 19 octobre 2018. Vous en trouverez l'invitation dans ce numéro et nous espérons vous accueillir nombreux. Inscrivez-vous dès maintenant à cette soirée conviviale.

René Hoeben
Président



Inside Dakota

Door Jos Ackermans, Axel Vermeesch, Carl Hermans en Paul De Landtsheer.

PR Activiteiten

In juli en augustus worden er in principe geen bezoeken georganiseerd door de 15 Wing. Toch hebben wij (voornamelijk Hubert en Monica) sinds het verschijnen van ons juninummer een 500-tal bezoekers verwelkomd, verspreid over 15 groepen. Bovendien ontving Jean 5 keer de Sabena Modellers Club, en 4 keer de Para's. De Old Timers kwamen ook enkele keren aperitieven in ons centrum.

BBQ Restore



Op 13 augustus hebben wij opnieuw onze medewerkers en hun partners bedankt voor hun inzet tijdens de jaarlijkse "RESTORE BBQ." Die was onder een dreigende hemel gestart, zodat onze voorzitter tijdig het wijs besluit genomen had om de receptie naar onze museumruimte te verhuizen. Traditiegetrouw leverde onze vriend Norbert Niels de nodige bubbels, die hij als volleerd barman

Par Jos Ackermans, Axel Vermeesch Carl Hermans et Paul De Landtsheer.

Activités de relations publiques

En juillet et août, le 15 Wing n'organise -en principe- pas de visites. Néanmoins, depuis la publication de notre numéro de juin, nous (principalement Hubert et Monica) avons accueilli environ 500 visiteurs, répartis en 15 groupes. De plus, Jean a reçu 5 fois le Sabena Modellers Club, et 4 fois les Para. Les Old Timers sont également venus prendre l'apéritif plusieurs fois dans notre centre.

BBQ Restore

Le 13 août, lors du "RESTORE BBQ" annuel, nous avons une fois de plus remercié nos volontaires et leurs partenaires pour leur dévouement. Sous un ciel menaçant, notre président avait pris, en temps utile, la sage décision de déplacer la réception vers notre espace muséal. Traditionnellement, notre ami Norbert Niels livrait les « bulles » nécessaires, qu'il servait comme parfait barman, et quelques dames, sous la direction de Denise Nys, avaient préparé de belles bouchées colorées et très savoureuses qui étaient appréciées par nous tous. Après le barbecue et le buffet de légumes bien garni, No² nous a encore une fois régalié d'un très savoureux cornet de crème glacée ! Je n'oublierai certainement pas de remercier le Mess, les déménageurs / installateurs, les gens derrière le bar, mes assistants et les fournisseurs ! Avec le petit reportage photo sur le rabat arrière (merci à Patricia), je voudrais donc rendre hommage à quelques collaborateurs et à leurs partenaires qui ont, une fois de plus, contribué à faire de ce BBQ un véritable succès.

RESTORE

Rajeunissement

Le problème "rajeunissement" de l'équipe de restauration a pris une tournure surprenante : le 7 mai, nous avons reçu la visite de Ferdinand Moeys, né le 10/03/1928. Jusqu'à sa retraite en 1980, il a travaillé dans le groupe de maintenance du 15 Wing en tant qu'électricien/instrumentiste, principalement pour notre C-119. Après sa visite, il était si enthousiaste à l'égard de notre

serveerde, en hadden een paar dames, onder leiding van Denise Nys, gezorgd voor enkele prachtige, kleurrijke en zeer lekkere hapjes die door iedereen gesmaakt werden. Na het welgevulde BBQ- en groenten buffet vergastte No² ons andermaal op een erg gesmaakt ijs hoorntje! Ik mag zeker de Mess, de verhuizers/installateurs, de mensen achter de toog, mijn hulpkoks, en de leveranciers niet vergeten te danken! Met de kleine fotoreportage op de achterflap (bedankt Patricia) wil ik dan ook graag enkele medewerkers en hun partners in de bloemetjes zetten die deze BBQ andermaal tot een waar succes hielpen uitbouwen.

RESTORE

Verjonging

Het probleem "verjonging" van het Restore team heeft een verrassende wending gekend: op 7 mei kregen wij het bezoek van Ferdinand Moeys, geboren op 10/03/1928. Tot zijn op pensioen stelling in 1980 werkte hij in de Maintenance Groep van de 15 Wing als electricier/instrumentalist, voornamelijk voor onze C-119. Na zijn bezoek was hij zo enthousiast over ons centrum en de ploeg Restore, dat hij ons vroeg om mee te mogen werken aan ons project. Ondertussen is hij al goed geïntegreerd in de ploeg en komt deze 90-jarige elke maandag – zelf aan het stuur van zijn persoonlijk voertuig! – zijn steentje bijdragen...Chapeau! Wij hopen het allemaal even lang met hetzelfde enthousiasme te kunnen volhouden!

Wassen van de vliegtuigen



Dankzij de tussenkomst van Mr. Paul Buyse werden onze drie vliegtuigen eind mei begin juni opnieuw gewassen door een burgerfirma. Onze vrijwilligers hadden deze hoognodige kuisbeurt al zo veel mogelijk voorbereid, zodat de firma de klus op twee dagen kon klaren.

Ons Restore-team is nog niet met pensioen!

Door Carl Hermans

Het was zomer, de afgelopen maanden... En of we het



centre et de l'équipe Restore qu'il nous a demandé de participer à notre projet. Entre-temps, il a déjà été intégré dans l'équipe et ce jeune homme de 90 ans nous rejoint dorénavant tous les lundis - lui-même au volant de son véhicule personnel ! – pour contribuer sa part....Chapeau ! Nous espérons tous pouvoir garder le même enthousiasme pendant aussi longtemps.

Lavage des avions

Fin mai, début juin, et grâce à l'intervention de M. Paul Buyse, nos trois avions ont été lavés de nouveau par une firme civile. Nos bénévoles avaient déjà préparé autant que possible ce nettoyage si nécessaire, afin que l'entreprise

puisse exécuter le travail en deux jours.

Notre équipe de restauration n'a pas encore pris sa retraite !

Par Carl Hermans

Les derniers mois, c'était l'été, et comme nous l'avons su ! Non seulement l'herbe gémissait sous la chaleur, mais nos avions en ont souffert aussi et leurs climatiseurs avaient depuis longtemps demandé et reçu leur retraite.

geweten hebben! Niet alleen de grassprietjes kreunden onder de hitte, maar ook onze vliegtuigen kregen de volle laag en hun airco's hadden al lang geleden hun pensioen aangevraagd en ook gekregen.

Toch zat ons Restore-team niet stil, al was het vaak niet mogelijk om het in de oververhittete toestellen langer dan enkele minuten uit te houden. De temperatuur lag er ruim boven de 40° C en dat was voor de meesten onder ons net iets te veel! Dus werd er naar andere activiteiten uitgekeken.

Er werd een stevig handje toegestoken bij de verhuis van de inhoud van gebouw 24 naar de 34. Talloze metalen kasten en ander zwaar demo-materiaal, dat in de nabije toekomst niet meer gebruikt zal worden, werden in vrachtwagens



getild, er weer uitgehaald en opgeslagen voor... de dag waarop het weer nuttig zal kunnen gebruikt worden. Wellicht iets voor ons nageslacht. Maar weggooien staat niet in het woordenboek van onze chef en zodoende reden we talloze keren met een volgeladen vrachtwagen van de het ene lokaal naar de nieuwe – hopelijk laatste - rustplaats in blok 34.

Een niet te onderschatten bijwerking van die verhuis is te merken aan de orde en netheid in ons restore-lokaal. Hoezo?... vraagt u zich ongetwijfeld af. Door de aanvulling van onze bestaande rijke collectie kasten met een belangrijk aantal nieuwe (oude) metalen meubels hebben we aan heel wat rondslingerende dingen een nieuw thuis kunnen bieden. Een verdere toename van het aantal kasten (met inhoud) zal vanaf nu slechts mogelijk zijn mits een forse personeelsinkrimping: zowel voor kasten als voor mensen is de limiet nu bijna bereikt. Maar de orde en netheid heeft een absolute top bereikt, en daarvoor verdient onze chef een heel dikke pluim!

Aan de buitenkant van de toestellen konden we tijdens de zomermaanden meestal wel aan de slag, en zo kreeg onze Pembroke een eerste laag grondverf. Een aantal van de ontelbare deukjes waarmee spelende kinderen hem "versierd" hadden tijdens zijn verblijf in een pretpark werden weggewerkt. We hebben bijna alle ramen van dit toestel moeten vervangen omdat het plexiglas door de tand des tijds vaak helemaal ondoorzichtig geworden was. Enkele oranje gekleurde ramen boven in de cockpit waren ook aan vervanging toe. Dit vroeg een bijkomende inzet van het thuisfront... want om de nodige gebogen vorm te realiseren moest Paul zijn echtgenote overhalen even

Cependant, notre équipe de restauration n'est pas restée les bras croisés, même s'il était souvent impossible de rester pendant plus que quelques minutes à l'intérieur des appareils surchauffés. La température y dépassait allègrement les 40° et pour la plupart d'entre nous, c'était un peu trop ! En conséquence, nous avons dû trouver d'autres défis.

Nous avons dû travailler dur pour déplacer le contenu du bâtiment 24 vers le 34.... De nombreuses armoires métalliques et d'autres matériaux lourds de démonstration, qui ne seront plus utilisés dans un avenir proche, ont été chargés dans des camions, enlevés et stockés pour.... le jour où ils pourront être à nouveau utilisés à bon escient. Peut-être quelque chose pour notre relève. Et, puisque notre chef n'aime pas du tout à mettre des choses au rebut, nous avons conduit d'innombrables camions pleins d'un local à leur nouvelle - espérons-le dernière - place de repos au bloc 34. Un effet secondaire non sous-estimé du déménagement peut être perçu dans l'ordre et la propreté de nos propres locaux. Pourquoi donc ?... vous vous demandez. En ajoutant un nombre important de nouveaux (vieux) meubles métalliques à notre riche collection existante d'armoires, nous pouvons dorénavant offrir un nouvel abri à beaucoup d'objets qui traînaient. Toutefois, à partir de maintenant, un nouvel accroissement du nombre d'armoires (avec contenu) ne sera possible qu'en respectant une réduction substantielle des effectifs.... aussi bien pour les armoires que pour les personnes, la limite est maintenant presque atteinte. Mais l'ordre et la propreté ont atteint un sommet absolu, et pour cela, notre patron mérite un très grand compliment !

Comme d'habitude, pendant les mois d'été, nous avons pu nous occuper de l'extérieur des avions. Notre Pembroke a donc reçu une première couche d'apprêt dès qu'un certain nombre de ses innombrables bosses, dont des enfants l'avaient "orné" pendant son séjour dans un parc d'attractions, avaient été éliminées !

De plus, presque tous les hublots de cet appareil ont été remplacés, car les ravages du temps avaient rendu le plexiglas complètement opaque.

Quelques fenêtres orange en haut du cockpit, aussi, devaient être remplacées. Pour obtenir la forme courbe nécessaire, Paul a dû persuader son épouse de mettre son



four à disposition pendant un certain temps afin d'assouplir le plexiglas. De cette façon, la forme des fenêtres d'origine pouvait être parfaitement copiée.

Entretemps, le cockpit lui-même semblait déjà très authentique grâce aux instruments et les sièges avec des

haar bakoven ter beschikking te stellen om het plexiglas zacht te maken. Op deze manier kon de vorm van de oorspronkelijke raampjes perfect gekopieerd worden. De cockpit zelf zag er intussen alweer helemaal echt uit met instrumenten en met stoelen met vernieuwde zittingen. Nunog even wachten op de eindafwerking van de buitenschildering. Dan kan de binnen afwerking verder voltooid worden met het inbouwen van de stoelen en eventueel een brancard, zoals hij er uit zag voor de "San Evac" van Eddy Merckx na diens zware val in de velodroom van Blois in 1969.

Onze C119 kreeg ook de volle aandacht van ons team. Op de warmste dagen lukte dat niet binnenin, en toch had er precies daar een ware gedaantewisseling plaats. Het toestel kreeg terug een fris uitzicht door de originele groene kleur die aan de wanden en het plafond hun authentieke uitstraling teruggaf.

De linkerzijde van het vrachtruim werd ingericht als tentoonstellingswand voor foto's en documenten die de geschiedenis van onze Flying Boxcar vloot moeten illustreren. Zo zullen de bezoekers via de voorste deur door het vrachtruim naar de achterdeur kunnen wandelen en niet alleen de originele para configuratie van het toestel kunnen bewonderen maar ook zijn geschiedenis leren kennen. Hiervoor werd de verweerde houten vloer vervangen door aluminiumpanelen. Een paar lagen grijze verf gaven het geheel een onberispelijke aanblik met een maximaal respect voor de cargo-bevestigingselementen die altijd in het toestel aanwezig waren.



coussins renouvelés.

Maintenant, nous attendons la finition finale de la peinture extérieure.

Ensuite, la finition intérieure pourra être complétée par l'installation des sièges et éventuellement d'une civière, comme il était configuré pour le « San Evac » d'Eddy Merckx en 1969 après sa chute dans le vélodrome de Blois.

Notre C119, aussi, a reçu toute l'attention de notre équipe.

Pendant la canicule, ce n'était pas supportable à l'intérieur ; c'est pourtant là que nous avons réalisé une vraie transformation.

L'appareil a reçu un nouveau look par la couleur verte d'origine qui a rétabli aux murs et au plafond leur aspect authentique.

Le côté gauche de la soute a été transformé en paroi d'exposition de photographies et de documents pour illustrer l'histoire de notre flotte de Flying Box cars. Ainsi, les visiteurs pourront parcourir la soute de cargaison de la porte avant jusqu'à la porte arrière et non seulement admirer l'aspect para original de l'avion, mais aussi apprendre son histoire. Le plancher en bois effrité a dû être remplacé par des panneaux



De oorspronkelijke verlichtingsarmaturen werden hersteld en opnieuw in dienst gesteld. Er moesten echter, omwille van de tentoongestelde foto's, natuurlijk ook een reeks extra spots aangebracht worden. In de cockpit werd de centrale console hersteld en uitgerust met enkele gerecupereerde panelen; en last but not least, werden de stoelen volledig herbouwd... maar daarover leest u meer in het artikel hieronder... De "clamshell doors" achteraan het toestel kregen eveneens een opfrisbeurt en ook hierin dienden enkele ramen opnieuw gefabriceerd te worden. Bezoekers zullen – één voor één - een blik kunnen werpen

en aluminium. Quelques couches de peinture grise ont donné à l'ensemble un aspect impeccable, tout en respectant au maximum les fixations de chargement, toujours présentes dans l'avion cargo.

Les luminaires d'origine ont été restaurés et remis en service. Cependant, pour les photos exposées, une série de projecteurs supplémentaires a dû être installée.

Dans le cockpit, la console centrale a été réparée et équipée de quelques panneaux récupérés et enfin, les sièges ont été complètement reconstruits.... mais vous pouvez lire plus à ce sujet dans l'article ci-dessous.....

Les « clamshell doors » à l'arrière de l'avion ont également

op de inrichting van de cockpit van achter een plexi-afsluiting die in de komende dagen zal aangebracht worden, boven aan de trap naar de cockpit.

Van het DC-3 front geen nieuws: buiten het kuisen (waarvan elders sprake) werden er in deze periode geen bijkomende werken in uitgevoerd.

Ten slotte werd heel veel zorg besteed aan de hechte vriendschapsband tussen alle leden van het Restore-team. Tijdens de nabespreking van onze werkzaamheden, elke maandag in de gezellige bar van ons museum, werd onder het genot van een verfrissend drankje menig mopje getapt.

Recent hebben we nog een nieuw lid van onze ploeg mogen verwelkomen: een jonge snaak van 90, Nand, laat ons genieten van zijn rijke ervaring als onderhoudstechnicus o.m. voor het elektrisch gedeelte van de C119.

Namens alle leden van ons team met dank voor de goede samenwerking,



De geboorte van een stoel

Door Carl Hermans en Paul De Landtsheer

De wederopbouw van onze Dakota is weeral enkele jaren achter de rug... wat vliegt de tijd snel!

Maar omdat iedereen beseft dat we een beetje langer moeten werken om de gevolgen van onze vergrijzing te kunnen blijven betalen, besliste het Dakota-restore-team



om nog niet direct zijn pensionering aan te vragen.

We waren dus werkzoekenden en we vonden werk... Onze chef kwam op het interessante idee de binnenruimte van de C 119 onder handen te nemen en om te vormen tot een mini-museum over de geschiedenis van dit toestel binnen de Belgische Luchtmacht. Een vliegtuig is natuurlijk niet af zonder de cockpit

été rafraîchies et, là aussi, certaines fenêtres ont dû être reconstruites.

Les visiteurs pourront- un par un - jeter un coup d'œil dans le cockpit à travers une paroi en plexi qui sera installée dans les prochains jours en haut de l'escalier menant au cockpit. Pas de nouvelles du côté du DC-3 : aucun travail supplémentaire n'a été effectué pendant cette période, autre que le nettoyage (comme mentionné ailleurs).

Enfin, une grande attention a été accordée à l'amitié étroite entre tous les membres de l'équipe Restore. Tous les lundis, lors de la revue des travaux accomplis dans le bar accueillant de notre musée, beaucoup de blagues ont été racontées, tout en dégustant une boisson rafraîchissante.

Récemment, nous avons accueilli un nouveau membre dans notre équipe : un gamin de 90 ans, Nand, qui nous fait profiter de sa riche expérience en tant que technicien d'entretien pour la partie électrique du C119.

Au nom de tous les membres de notre équipe, merci pour la bonne coopération,

La naissance d'un siège

par Paul De Landtsheer et Carl Hermans

La reconstruction de notre Dakota s'est terminée il y a quelques années déjà...comme le temps passe vite !

Mais parce que tout le monde se rend compte que nous devons travailler un peu plus longtemps pour pouvoir continuer à payer les effets du vieillissement de notre population, l'équipe de restauration du Dakota a décidé de ne pas encore introduire leur demande de retraite.

Nous étions donc à la recherche d'un em-ploi et nous avons trouvé du travail....

Notre chef a eu l'idée intéressante de jeter un coup d'œil à l'intérieur du C 119 et de le transformer en un mini-musée sur l'histoire de cet avion au sein de la Force Aérienne Belge. Bien sûr, un avion n'est pas fini sans aménager le cockpit, et ceux qui pensaient qu'un cockpit ne contient qu'un tableau de bord ont manqué quelque chose. Notre Flying Boxcar avait encore son dashboard et de notre aventure Dakota nous avons pu récupérer quelques instruments ici et là, mais.... un capitaine et son copilote

weer aan te kleden, en wie dacht dat een cockpit alleen maar een instrumentenbord bevat heeft iets gemist. Onze Flying Boxcar had nog wel een dashboard en instrumenten waren er hier en daar ook nog overgebleven van ons Dakota-avontuur, maar... een captain en zijn copiloot kunnen hun werk toch niet al rechtstaande doen... Dus... u hebt het al geraden: er moesten 2 stoelen gevonden worden om de bezoekers van de C-119 een goed beeld te geven van hoe dit vliegtuig er origineel heeft uitgezien. Na enig opzoekingswerk bleek dat nergens in onze documentatie bruikbare tekeningen en maten van de originele cockpitstoelen te vinden waren. Maar in ons Dakota-museum was er wel een volledige C-119 cockpit tentoongesteld!

Het idee om op een maanloze nacht met de hulp van de goed getrainde commando-eenheid deze stoelen te ontvoeren en te vervangen door een stel tuinzetels uit de IKEA-collectie, hebben we even overwogen... maar het bleek toch niet voor uitvoering geschikt. De bestuurders van het museum zouden natuurlijk vlug doorhebben waar hun originele stoelen naartoe waren...

Maar wat wewelkondendoen was deze stoelen nabouwen. Nabouwen? Gemakkelijker gezegd dan gedaan. Maar voor het Restore-team bestaat "onmogelijk" niet, en dus ging ik met plezier de uitdaging aan! Gewapend met meetlat, potlood en papier naar het museum. Schetsen en afmetingen werden gemaakt en genoteerd. Nog effe terug want een klein detail ontbrak er nog... En opnieuw, nog eens kijken hoe dit hendeltje nu eigenlijk vastzat op het frame. Hoe

dik waren de kussentjes van de hoofdstoelen? Onder welke hoek staan de armleuningen van de stoelen ten opzichte van de zitting?

Op alle vragen werd een antwoord gevonden, en toen begonnen mijn (volgens sommige collega's "gouden") handjes te jeuken... en tot mijn eigen verwondering kreeg een stoel stilaan vorm. Van elk stuk werden er direct een tweede gefabriceerd... voor de copiloot! Iedere maandag werd er een nieuw stukje stoel meegenomen naar Melsbroek en werden de mogelijke en nodige aanpassingen bekeken en besproken.

Met allerlei afvalmateriaal, plastic, koperen waterleidingbuis, triplex, aluminium, en nog heel wat andere geheime ingrediënten ontstond er een bouwsetel dat steeds meer – tot in de details – de originele stoel benaderde.

Maar dit vreemd samenspel van alle soorten kleuren en materialen zag er toch een beetje vreemd uit... er ontbrak immers nog een essentieel element: de verfkwas.

Het resultaat was verrassend voor mezelf en voor ons

ne peuvent quand-même pas faire leur travail debout.... Alors.... vous l'avez déjà deviné : il a fallu trouver 2 sièges pour donner aux visiteurs du C 119 une bonne idée de ce à quoi ce poste de pilotage ressemblait à l'origine. Après quelques recherches, il est apparu que, dans notre documentation, il n'y avait pas de dessins ni de dimensions utilisables des chaises de cockpit d'origine. Heureusement, dans notre musée Dakota, il y avait un cockpit C-119 complet en exposition !

Nous avons brièvement envisagé l'idée d'enlever ces chaises par une nuit sans lune avec l'aide d'un commando bien entraîné et de les remplacer par un ensemble de chaises de jardin de la collection IKEA... mais il s'est avéré que cela ne convenait pas. Les directeurs du musée auraient, bien sûr, rapidement compris où leurs chaises d'origine avaient disparues.....

Mais ce que l'on pouvait faire, c'était de reproduire ces chaises. Dupliquer ? Plus facile à dire qu'à faire. Mais pour l'équipe Restore, "impossible" n'existe pas, et j'ai relevé ce défi avec plaisir !

Direction musée, armé d'une règle, d'un crayon et du papier. Des dimensions ont été notées et des croquis ont été faits. Puis, court retour au musée parce qu'il manquait encore quelques petits détails... Et encore une fois, pour jeter un coup d'œil à la façon dont ce levier a été fixé au cadre. Quelle était l'épaisseur des coussinets sur les appuie-têtes ? Quel est l'angle entre les accoudoirs des sièges et le siège ?

Toutes ces questions ont été répondues, puis mes mains (selon certains collègues "dorées") ont commencé

à me démanger... et à ma propre surprise, un siège s'est peu à peu formé. A partir de chaque pièce, un second a été fabriqué immédiatement.... pour le co-pilote ! Chaque lundi, une nouvelle pièce de chaise était rapportée à Melsbroek et les ajustements possibles et nécessaires étaient examinés et discutés.

Avec toutes sortes de déchets, des tuyaux d'eau en plastique et cuivre, du contreplaqué, de l'aluminium et bien d'autres ingrédients secrets, une structure a été créée qui s'approchait de plus en plus - jusque dans les moindres détails - des chaises d'origine.

Mais cette interaction de toutes sortes de couleurs et de matériaux paraissait quand même un peu étrange..... Ce fut résolu grâce à quelques couches de peinture bien choisies... Le résultat a été surprenant pour moi et pour notre équipe Restore. Evidemment, je tiens à remercier tous ceux qui m'ont donné un coup de main !

Les nouvelles chaises C 119 sont si belles qu'après les avoir montées dans le cockpit, nous devons installer de



restore-team. Mijn dank ook aan iedereen die een handje toestaken.!

De nieuwe C 119 stoelen zien er zo mooi uit dat we – nadat we ze in de cockpit gemonteerd hebben – nieuwe sloten zullen moeten aanbrengen op onze Flying Boxcar om elke poging tot ontvoering door de directie van het Dakota-museum, te verhinderen. Wat zouden die graag hun “afgeleefde” originelen willen ruilen voor onze frisse ,nieuwe, pasgeboren exemplaren!

DAKOTA dankt:

Generaal VI. b.d. M. Mandl

Voor het schenken van het prachtig boek over het Franse militaire luchttransport “Force Aérienne de Projection” door A. Paringaux uitgegeven door Editions Zéphyr in 1998.

Cdt. VI. o.r. Poly Stevens

Voor het schenken van zijn ECHO-archief. Na zijn loopbaan als piloot in de Luchtmacht (vooral in de 15 Wing) werkte hij van 1994 tot 2002 bij de “European Civil Protection and Humanitarian Aid Operations” (ECHO) als “air transport advisor & liason officer”. Voordien vormde hij, samen met Jan Van Der Elst, een van de twee Belgische teams die aan de Camel Trophy 1984 deelnamen. Het jaar nadien was hij in Soedan met de ploeg van Professor Dumont om er de desertificatie te bestuderen en in kaart te brengen.

Réne Dierick (ancien FATAC)

Hij bezorgde ons zijn verhaal “Hotel des Chutes”, gebaseerd op ons boek “Wij waren erbij. De FATAC 1964-1967” en verrijkt met zijn herinneringen, persartikels en foto’s in Congo.

15 Wing Sectie Avionics C-130

Voor het schenken van grote stukken uit de cockpit van de C-130 CH-08 die eind 2017 uit de dienst werd genomen.

15 Wing Sectie Overleving

Deze sectie bezorgde ons, als voorbereiding van een thematische tentoonstelling, allerlei overlevings- en veiligheidsmateriaal voor gebruik in de C-130.

Jos Stas en Marc Sacré die ons een aantal cockpit- en meetinstrumenten uit de C-130 bezorgden

Jos Moeys

voor het schenken van talrijke foto’s en andere herinneringen uit de periode 1964-68, toen zijn schoonvader Albert Laforce bevelhebber was van de 15 Wing (na opzoeking blijkt dat er inderdaad een onvermoede familieband bestaat tussen deze Jos en Ferdinand, onze oudste medewerker, waarvan elders sprake...dit is een kleine wereld).

Patrick Comblez die ons in naam van de familie van Sgt Roger Delannay (ontwerper van ons “Soux” kenteken) na het overlijden van diens jongere broer Christian, de persoonlijke, op linnen geplakte vooroorlogse vliegkaart van hun familielid bezorgde. Die zal zeker een mooi plaatsje krijgen in onze documentatie. (Meer info over Sgt Delannay en de Sioux in DN20 van Sep 2002 en DN31 van Jun 2005)

De Heer Christian Vranken, alsook de vereniging BAFARA voor hun reactie op onze oproep i.v.m. de apparatuur voor het overzetten van onze cassettes Video naar DVD

nouvelles serrures sur notre Flying Boxcar afin d’éviter toute tentative d’enlèvement par la direction du musée Dakota. Ils aimeraient certainement pouvoir échanger leurs originaux “vécus” contre nos nouveau-nés tout frais !

DAKOTA remercie :

Général Avi. e.r. M. Mandl

Pour le don d’un beau livre sur le transport aérien militaire français “ : Force Aérienne de Projection” par A. Paringaux et publié par les Editions Zephyr en 1998.

Cdt. Avi. e.r. Poly Stevens

Pour avoir fait don de ses archives ECHO. Après sa carrière de pilote dans la Force Aérienne (notamment au 15 Wing), il a travaillé pour ECHO (les Opérations Européennes de Protection Civile et d’aide Humanitaire) de 1994 à 2002 en tant que “conseiller en transport aérien et officier de liaison”. Auparavant, avec Jan Van Der Elst, il a formé l’une des deux équipes belges qui ont participé au Camel Trophy 1984. L’année suivante, il était au Soudan avec l’équipe du professeur Dumont pour y étudier et cartographier la désertification.

Réne Dierick (anciennement FATAC)

Il nous a donné son récit “Hôtel des Chutes”, basé sur le livre “Nous y étions. La FATAC 1964-1967” et enrichi de ses souvenirs, articles de presse et photographies au Congo.

Section avioniques C-130 du 15 Wing

Pour le don d’importants éléments du cockpit du C-130 CH-08, qui a été mis hors service à la fin de 2017.

Section Survie du 15 Wing

Cette section nous a fourni, en préparation d’une exposition thématique, toutes sortes d’équipement de survie et de sécurité pour le C-130.

Jos Stas et Marc Sacré qui nous ont fourni un certain nombre d’instruments de cockpit et de mesure du C-130.

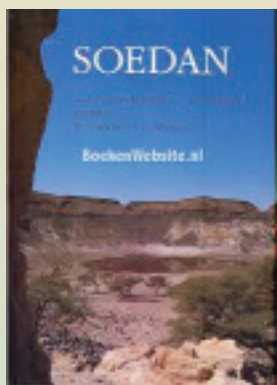
Jos Moeys

pour le don de nombreuses photographies et autres souvenirs de la période 1964-68, lorsque son beau-père Albert Laforce était commandant du 15 Wing (après enquête, il apparaît qu’il existe effectivement un lien familial insoupçonné entre ce Jos et Ferdinand, notre employé le plus âgé, mentionné ailleurs...le monde est petit).

Patrick Comblez, qui, au nom de la famille du Sgt Roger Delannay (créateur de notre insigne “Sioux”), après la mort de son frère cadet Christian, nous a fourni la carte de vol personnelle d’avant-guerre (collé sur du linge) de leur aïeul. Elle trouvera certainement une place de choix dans notre documentation.

(Plus d’informations sur le Sgt Delannay et les Sioux dans DAKOTA News 20 de septembre 2002 et DN31 de juin 2005)

Monsieur Christian Vranken ainsi que l’association BAFARA qui ont réagi à notre appel pour un appareil pouvant transférer nos cassettes Vidéo sur DVD.



Detmold



Herman Kreps



Hendrik Vermeesen



Jozef Vuegen



Gilbert Zwaenepoel



Jacques Quets

Door Luc Verliefden

Par Luc Verliefden

In de vroege ochtend van 26 juni 1963 vertrok vanuit de Citadel in Diest een kolonne vrachtwagens met bestemming Melsbroek. Zij vervoerden manschappen van de 13^{de} compagnie van het 1^{ste} bataljon Para. Daar gingen zij aan boord van vier Flying Boxcars, in het kader van de oefening "Lance One" van de Belgische dekkingstroepen. Zij zouden gedropt worden op 2 zones ten zuiden van Geseke (Paderborn - Duitsland). Tijdens de vlucht vernamen de manschappen dat de sprong niet zou doorgaan wegens de slechte weersomstandigheden. Kort daarop kregen zij het bevel de veiligheidsgordels om te doen want de landing zou worden ingezet. De piloot van het vierde vliegtuig, luitenant-kolonel Kreps, was reeds in verbinding met de verkeersleiding van het RAF-vliegveld Gutersloh en was gedaald tot op ongeveer 1000 meter. Toen het toestel over

Au petit matin du 26 juin 1963, une colonne de camions quitte la Citadelle de Diest en direction de Melsbroek. Ils transportent les effectifs de la 13^e Compagnie du 1^{er} Para qui doivent embarquer à bord de quatre Flying Boxcars dans le cadre de l'exercice « Lance One » des troupes belges de couverture.

Ils seront parachutés dans 2 zones au sud de Geseke (Paderborn - Allemagne). Durant le vol, les équipages apprennent que les sauts sont supprimés en raison de mauvaises conditions météorologiques. On leur demande d'attacher leur ceinture de sécurité en vue de l'atterrissage. Le pilote du quatrième avion, le lieutenant-colonel Kreps, est en contact avec le contrôle aérien de la base anglaise de Gutersloh et se trouve à présent à 1000 m d'altitude. Lors du survol du champs de tir de Sennelager, l'avion est secoué par une forte explosion.



Des unités anglaises s'exercent au tir de mortier 3" (environ 76 mm). Elles ont l'autorisation de tirer jusqu'à 12h00. Le temps qui leur est imparti est écoulé mais elles ont encore 3 bombes de mortier et prennent la décision fatale de les tirer.

Il est 12h05 lorsqu'un obus de mortier touche dans sa trajectoire l'aile droite du C-119 à hauteur d'un réservoir de carburant. Tout le côté droit de l'appareil est la proie des flammes. Le parachute de la plupart des paras assis à droite prend feu tandis qu'ils tentent en vain de détacher leur ceinture de sécurité. Le dispatcher premier sergent-major Chabot parvient à ouvrir la porte côté

het schietveld Sennelager vloog, volgde er plots een hevige ontploffing.

Engelse eenheden waren aan het schieten met een mortier 3 duim (ongeveer 76 mm). Zij hadden toelating te vuren tot 12.00 uur. Die tijd was verstreken maar zij hadden nog 3 mortierbommen over. Toen namen zij de fatale beslissing die toch nog af te vuren.

Het was 12.05 uur toen een neervallende granaat de rechtervleugel raakte op de plaats van een van de brandstoftanks. Er ontstond onmiddellijk een enorme vuurzee in de rechterkant van het toestel. Het valscherp van de meeste para's die aan die kant zaten vatte vuur terwijl zij hopeloos probeerden hun veiligheidsgordels los te maken. De dispatcher 1sergeant-majoor Chabot slaagde er in de linker deur achterin te openen. Hij beval de manschappen het vliegtuig te verlaten. Zelf bleef hij in de deuropening staan om de para's vast te grijpen en naar buiten te werken. Hij slaagde er in 9 manschappen die het dichtstbij zaten,



te evacueren. De piloot had tot dan toe het toestel min of meer horizontaal kunnen houden, maar toen plots de rechtervleugel van de C-119 wegzakte, sloeg het kort nadien te pletter op het grondgebied van Detmold. Even later landden de 3 resterende toestellen op het vliegveld van Gutersloh, vanwaar men de zwarte rookkolom kon zien van het brandend wrak.

De rampzalige beslissing van de Britse mortierploeg heeft het leven gekost aan 38 militairen: 3 dispatchers, 29 para's, 1 kandidaat dispatcher van het Congolese leger en 5 bemanningsleden. Een deel van de slachtoffers werd begraven op het Centrum voor Valscherspringers te Schaffen. Het Regiment Para heeft terhunner herinnering een groot betonnen kruis geplaatst op het vliegveld te Schaffen, ter nagedachtenis van de slachtoffers.



« Port ». Il ordonne à ses hommes de quitter l'avion. Il se place sur le seuil de la porte, empoigne les paras et les fait sauter. Il réussit à évacuer 9 paras assis près de cette porte. Le pilote parvient plus ou moins à maintenir l'avion à l'horizontale mais lorsque celui-ci bascule sur l'aile, il s'écrase sur l'aérodrome de Gutersloh, d'où on peut apercevoir une énorme colonne de fumée noire s'élevant de la carcasse.



La décision désastreuse de cette unité anglaise coûte la vie à 38 militaires : 3 dispatchers, 29 paras, 1 candidat dispatcher de l'armée congolaise et 5 membres d'équipage. Une partie des victimes sont enterrées au Centre d'Entraînement de Parachutage de Schaffen. Le Régiment Para a érigé une grande croix en béton sur la base aérienne de Schaffen en mémoire des victimes.

Luchtfotografie in de 15 Wing

Door Jan Baras

La photographie aérienne au 15 Wing

par Jan Baras

traduction Gilbert Desmet

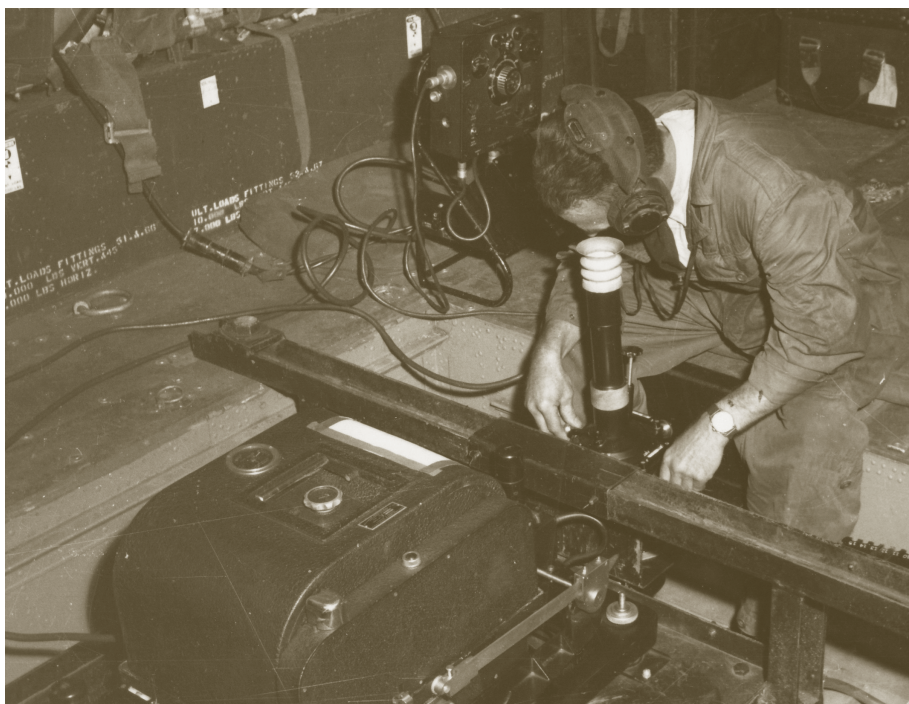
De 15 Wing beschikte gedurende vele jaren over een afdeling luchtfotografie, destijds bekend onder de naam "CEEP". De voornaamste opdrachtgevers van deze afdeling waren het Militair Geografisch Instituut (MGI), verschillende ministeries maar vooral het Ministerie van Openbare Werken en uiteraard de diverse militaire overheden. De zendingen werden uitgevoerd door C-119 en Pembroke vliegtuigen. Jaarlijks was het MGI verantwoordelijk voor de herziening van een aantal stafkaarten. Dit gebeurde op basis van de fotografische opnames waarvoor de 15 Wing verantwoordelijk was. Er waren slechts een paar periodes geschikt om deze opnames te maken. Tijdens de winterperiode stond de zon niet hoog genoeg boven de horizon om duidelijke opnames te maken. Maar als de bomen in blad stonden waren details onder de bossen onzichtbaar en waren de foto's bijgevolg evenzeer ongeschikt. Bovendien moest het te fotograferen gebied wolkenvrij zijn. Ten gevolge van dit alles moesten de opnames gemaakt worden tijdens de beperkte periode van wolkeloos weer in de vroege lente of in de herfst.

Pendant des années, le 15e Wing a disposé d'une section de photographie aérienne, connue alors sous le nom de « CEEP ». Les principaux clients de cette section étaient l'Institut Géographique Militaire (IGM), différents ministères, mais surtout le ministère des Travaux Publics et bien évidemment les diverses autorités militaires. Les missions étaient effectuées en C-119 et en Pembroke. Chaque année, l'IGM était responsable de la révision de différentes cartes d'état-major. Ces révisions étaient effectuées par des prises de vues photographiques dont le 15e Wing était responsable. Seules quelques périodes de l'année permettaient ces prises de vues. Pendant l'hiver, le soleil n'était pas assez haut sur l'horizon pour obtenir des prises de vues suffisamment nettes. Mais, quand les arbres portaient leur feuillage, les détails sous les bois étaient invisibles et les photos étaient inexploitable. De plus, la zone à photographier devait être sans nuage. En conséquence, les prises de vues devaient être effectuées pendant des périodes limitées, dans un ciel sans nuage, au début du printemps et en automne.

Deze zendingen werden uitgevoerd door C-119's. Hiervoor werd een paneel uit de bodem van de cargoruimte verwijderd waarboven de camera, een toestel met respectabele afmetingen, werd gemonteerd. De afmetingen van de negatieven bedroegen 23 bij 23 centimeter. Het MGI bepaalde de schaal van de opnames. Bijgevolg moest de navigator de juiste vlieghoogte berekenen, rekening houdende met de druk en de temperatuur. Vooraleer te vertrekken moest men via het militair coördinatiecentrum contact opnemen met de controle van de burgerluchtvaart teneinde conflicten met het burgerluchtverkeer tijdens de opnames te vermijden.

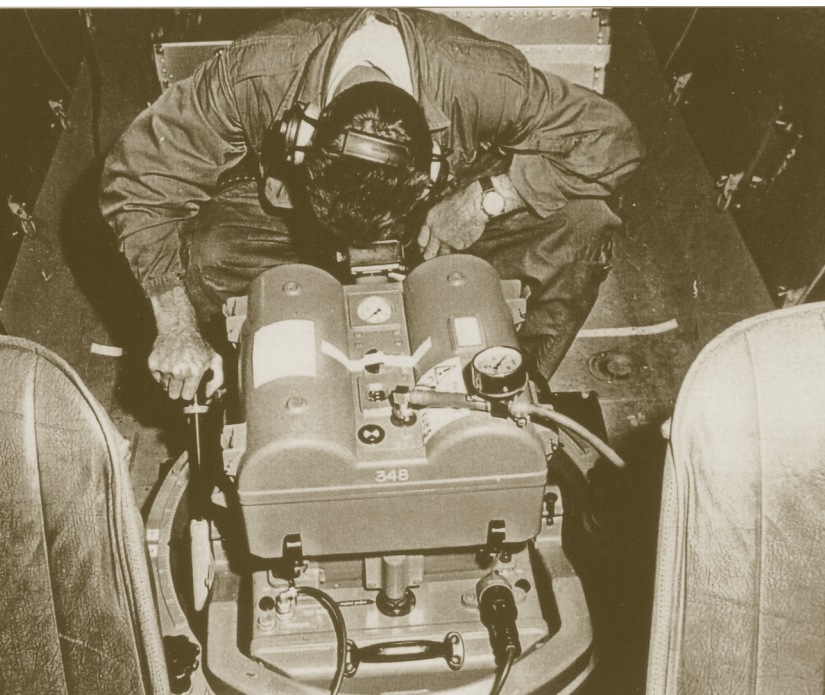
De te fotograferen tracés werden uitgetekend op de stafkaarten die moesten vervangen worden. De afstand tussen de tracés werd dusdanig berekend dat de foto's van de opeenvolgende tracés mekaar voor 60 procent overlaptten, zodat het ganse te fotograferen gebied op verschillende foto's voorkwam. Het was van het hoogste belang om deze tracés tijdens de vlucht zo nauwkeurig mogelijk te volgen. De delen van de foto's die mekaar overlaptten werden later in het MGI in een apparaat gezet waardoor de operator een stereografisch beeld verkreeg. Aldus kon hij de hoogtelijnen bepalen en uittekenen. Indien er een

Ces missions étaient effectuées par les C-119. Pour ce faire, un panneau du sol du cargo était démonté pour fixer par-dessus la caméra d'honorables dimensions. La taille des négatifs étaient de 23 sur 23 centimètres. L'IGM déterminait l'échelle des prises de vues. Ensuite,



hياat in de opnames voorkwam omdat het vliegtuig om de een of andere reden van zijn route was afgeweken, moest de opdracht worden overgedaan.

Ook het ministerie van openbare werken was een belangrijke klant. De meeste autostrades in België werden aangelegd



tijdens de zestiger en zeventiger jaren van de vorige eeuw. Het uittekenen van de tracés gebeurde onder andere aan de hand van fotografische opnames die uitgevoerd werden door de 15 Wing.

Voor dergelijke zendingen beschikte de 15 Wing over een paar toestellen van het type Pembroke die speciaal omgebouwd werden om fotozendingen uit te voeren. Eveneens zoals in de C-119 werd er een paneel uit de bodem van de laadruimte verwijderd, waarboven de camera gemonteerd werd. De neus van het toestel werd vervangen door een exemplaar in doorschijnend plexiglas en de stoel en de besturing van de copiloot werden verwijderd, zodat er een vrije ruimte ontstond tussen de cockpit en de doorschijnende neus. Hierin legde men een matras waarop tijdens de zending de navigator kwam te liggen. Vanuit deze positie gaf hij de nodige instructies aan de piloot en aan de fotograaf om de zending tot een goed einde te brengen. Voor zover ons bekend was dit de enige gelegenheid waarop een navigator de kost kon verdienen door op een matras te liggen.

Andere ministeries deden ook beroep op de 15 Wing voor luchtfotografie. Zo moesten wij bijvoorbeeld voor het ministerie van verkeerswezen op een mooie zomerzondag in de vooravond de autostrade tussen Oostende en Brussel fotograferen zodat zij zicht kregen op de verkeersdrukte wanneer de zondagstoeristen huiswaarts keerden. Het was het begin van de eerste files.

Regelmatig voerden wij opdrachten uit voor het Belgisch leger. Op een dag vroeg de staf van de paracommando's ons om schuine opnames te maken van de aanvliegroutes van alle potentiële droppingzones in België. Dat waren er wel een paar honderd. Wij probeerden eerst om deze foto's te maken via de opening van de zijdeur van een C-119. De foto's waren onbruikbaar omdat de helderheid verstoord

le navigator moest berekenen de route aangepast aan de druk van de atmosfeer en de temperatuur. Voordat hij opsteg, moest hij nog contact maken met de militaire coördinatie om conflicten met het burgerluchtverkeer te voorkomen.

De foto's die de navigator moest maken waren op de kaarten van de staat-majoor die moesten worden vervangen. De afstand tussen de foto's moest berekend worden om een dekking van 60 procent te krijgen. De manier waarop, de volledige zone die de navigator moest dekken, was door de verschillende foto's. Tijdens de vlucht, moesten de foto's ook nauwkeurig worden geplaatst om de dekking te verbeteren. Deze foto's moesten worden geplaatst in een apparaat dat gaf de navigator een stereoscopische afbeelding. De manier waarop, hij kon de hoogtes van de gebieden en de afstanden berekenen. Als er een probleem optrad tijdens de foto's, moest de navigator de route wijzigen om de foto's te kunnen maken.

De ministerie van Openbare Werken was ook een belangrijke klant. In België, de meeste autoroutes zijn gebouwd in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. De uitwerking van de foto's werd gedaan met behulp van oude fotografische afbeeldingen gemaakt door de 15e Wing.

Voor deze missies, had de 15e Wing een paar vliegtuigen van het type Pembroke speciaal aangepast om foto's te maken. Zoals in de C-119, werd een paneel uit de vloer van de laadruimte verwijderd, waar de camera werd gemonteerd. De neus van het vliegtuig werd vervangen door een plexiglas paneel en de stoel van de copiloot en de besturing werden verwijderd. Er werd een vrije ruimte gecreëerd tussen de cockpit en de transparante neus. Hierin werd een matras geplaatst waarop de navigator kon liggen. Vanuit deze positie gaf hij de nodige instructies aan de piloot en aan de fotograaf om de missie tot een goed einde te brengen. Aangezien dit was de enige gelegenheid waarop een navigator de kost kon verdienen door op een matras te liggen.

Andere ministeries deden ook beroep op de 15e Wing voor de luchtfotografie. Zoals bijvoorbeeld op een mooie zondagavond in de vooravond de autostrade tussen Oostende en Brussel voor de verkeersdrukte wanneer de weekendtoeristen terugkeerden. Het was het begin van de eerste files.

We voerden regelmatig missies uit voor de Belgische Armée. Op een dag vroeg de staf van de paracommando's ons om schuine opnames te maken van de aanvliegroutes van alle potentiële droppingzones in België. Dat waren er wel een paar honderd. Wij probeerden eerst om deze foto's te maken via de opening van de zijdeur van een C-119. De foto's waren onbruikbaar omdat de helderheid verstoord werd door de navigator die de route moest berekenen aan de hand van de atmosferische druk en de temperatuur. Voordat hij opsteg, moest hij nog contact maken met de militaire coördinatie om conflicten met het burgerluchtverkeer te voorkomen.

werd door de uitlaatgassen van de motoren. Na lang beraad hadden wij er iets op gevonden. De cargoruimte van de C-119 wordt langs achter afgesloten door twee zogenaamde "clam shell doors". Dat zijn luiken die de achterkant van de cargoruimte afsluiten maar die kunnen verwijderd worden voor de vlucht, wanneer men zware lasten moet dropen. Wij lieten de "clam shell doors" verwijderen en zetels van een DC-4 monteren aan de achterrand van de cargoruimte, zodanig dat wij een onverstoord panoramisch zicht hadden over de omgeving die het vliegtuig net overvlogen had. De piloot moest nu de droppingzone in omgekeerde richting overvliegen en wij hadden ruimschoots de tijd om de nodige opnames te maken.

Dit was een perfect systeem met een paar nadelen. De fotograaf en de navigator die hem de nodige aanwijzingen moest geven waren verplicht om hun plaatsen in te nemen en zich goed in te riemen vooraleer het vliegtuig zich in beweging zette. Er was geen sprake van om tijdens de vlucht uit zijn stoel op te staan. Tijdens het vliegen zat men in een echte wervelwind. De aerodynamische eigenschappen van een C-119 zonder "clam shell doors" zijn allesbehalve

spectaculair. Het opstijgen was het des te meer. Wanneer het neuswiel van de grond kwam zag men de startbaan een paar tientallen centimeter onder zich voorbijkruisen tegen een respectabele snelheid.

Op een dag kregen wij bezoek van een paar burgers cineasten. Zij gingen een film maken over België, gezien van uit de lucht en zij hadden via via van onze overheid verkregen dat wij daarvoor zouden vliegen. Wij lieten hen plaats nemen in onze C-119 zonder "clam shell doors" en maakten een eerste verkennende vlucht. Wij hebben ze daarna nooit meer teruggezien.

Het einde van de C-119 en van de Pembroke betekende echter niet het einde van de luchtfotografie in de 15 Wing. Twee van de zes in 1976 geleverde Swearingen Merlin 3 vliegtuigen (CF05 en CF06) ter vervanging van de Pembroke, werden aangepast om verticale foto's te kunnen nemen. De eerste zending luchtfotografie met de Merlin werd gevlogen met de CF06 op 12 januari 1977 met als piloot ADC Geruzet en als navigator Cdt Rik Pootemans. De laatste van dergelijke vluchten vond plaats in het jaar 2000. In de beginperiode werden regelmatig fotozendingen uitgevoerd met de Merlin, maar door de jaren heen minder en minder. Het Militair Geografisch instituut, onze voornaamste opdrachtgever, werd omgevormd tot het Nationaal Geografisch instituut, de technieken werden moderner en burgerfirma's namen deze taak van de "CEEP" en de 15 Wing over. In totaal werden door de Merlins slechts een driehonderd van deze vluchten uitgevoerd.

survolder. Le pilote devait alors voler au-dessus de la zone de largage dans le sens inverse de l'approche normale et nous avions à peine le temps de prendre les photos nécessaires. C'était un système parfait avec quelques inconvénients. Le photographe et le navigateur qui devait lui donner les indications nécessaires étaient obligés de prendre place et bien attacher les sangles avant que l'avion ne commence à bouger. Il n'était pas question de quitter son siège durant la



mission. Pendant le vol, nous nous trouvions dans une vraie tornade. Les caractéristiques aérodynamiques du C-119 sans « clam shell doors » ne ressemblaient pas à grand-chose. Le décollage le prouvait à souhait. Lorsque la roue de nez avait quitté le sol, nous pouvions admirer la piste qui se déroulait à quelques dizaines de centimètres en-dessous de nous avec une vitesse très respectable.

Un jour, nous recevons la visite de quelques cinéastes civils. Ils allaient réaliser un film sur la Belgique vue du ciel et via, via... nos autorités, ils avaient appris que nous pourrions le faire en vol. Nous leur avons fait prendre place dans notre C-119 sans « clam shell doors » et avons effectué une mission de reconnaissance. Nous ne les avons plus jamais revus.

La fin du C-119 et du Pembroke ne signifiait cependant pas la fin de la photographie aérienne au 15 Wing. Deux des six avions Swearing Merlin 3 (CF05 et CF06) livrés en 1976 pour remplacer le Pembroke, ont été modifiés pour prendre des photos verticales. La première mission de photographie aérienne avec le Merlin a été effectuée avec le CF06 le 12 janvier 1977, avec l'ADC Geruzet comme pilote et le Cdt Rik Pootemans comme navigateur. Le dernier vol de ce type a eu lieu en l'an 2000. Au début les missions photos sur Merlin étaient planifiées assez régulièrement, mais de moins en moins au fil des ans. L'Institut géographique militaire, notre principal client, a été transformé en Institut géographique national, les techniques sont devenues plus modernes et les entreprises civiles ont repris cette tâche du CEEP et du 15 Wing. Au total, seulement 300 de ces vols ont été effectués par les Merlin.



Mike Arren & René Hoeben

Traduction Marc Philips

België – Luxembourg

Op 18 april 2018 maakt Luxemburg bekend dat er intussen 6 piloten werden opgeleid op C-130, die later met de Luxemburgse Atlas vanaf de Vliegbasis Melsbroek zullen opereren. Zoals het er nu naar uitziet wordt dit toestel verwacht tegen mei 2020.

Op 20 juni beëindigt het Competentiecentrum van het Rollend materieel en Bewapening (CC R&A) de bouw van

Belgique – Luxembourg

Le 18 avril 2018, le Luxembourg a annoncé que six pilotes avaient entre-temps été formés sur le C-130, qui opèreront plus tard à partir de la base aérienne de Melsbroek avec l'Atlas luxembourgeois. Comme il est prévu actuellement la livraison de cet appareil est prévue en mai 2020. Le 20 juin, le Centre de Compétence du Matériel Roulant et de l'Armement (CC R&A) a terminé la construction d'un



een maquette van de Atlas op ware grootte, die tijdens de tweede helft van 2018 aan het Trainingscentrum voor Parachutisten te Schaffen zal afgeleverd worden. Deze maquette zal ervoor zorgen dat men dan het transport en de droppings van materiaal kan beginnen te oefenen. Het personeel zal zich zo kunnen voorbereiden op de overgang van C-130 naar A400M. Dit project, dat zijn oorsprong in 2011 vond, werd door meer dan 70 mensen uitgevoerd voor een budget van ongeveer €560.000.

Atlas grandeur réelle, qui pendant la seconde moitié de 2018 sera livré au centre de formation des parachutistes de Schaffen. Cette maquette assurera l'entraînement pour le transport et le dropping du matériel. Le personnel pourra se préparer ainsi à la transition du C-130 à l'A400M. Ce projet, qui a débuté en 2011, a été réalisé par plus de 70 personnes pour un budget d'environ €560 000. Le 2 juillet, il a été annoncé que la Belgique recevra ses 7 Atlas entre 2020 et 2023.

Op 2 juli wordt bekend dat België zijn 7 Atlassen tussen 2020 en 2023 mag verwachten.

UK

Na een pauze van 6 maanden werd op 4 mei de negentiende Atlas – ZM418 – aan Groot-Brittannië afgeleverd. De RAF, wiens Atlas-vloot intussen ook geschikt is voor medische evacuaties, verwacht nog drie Atlassen.

Op 13 juli werd de twintigste Atlas voor de RAF op RAF Brize Norton in Oxfordshire afgeleverd. Deze levering viel samen met cruciale tests om de mogelijkheid om droppings van cargo en bijtanken in vlucht uit te proberen. Tijdens deze tests werd een Atlas van de RAF ingezet om containers van 1 ton in sequentie boven de Salisbury Plain trainingszone in Wiltshire te droppen. Verder verwacht de RAF zijn laatste 2 Atlassen in het begin van de jaren 2020.

Op 23 mei maakt de RAF bekend dat zijn Atlasvloot over een volledige medische evacuatiecapaciteit beschikt. De Atlas kan ofwel tot 66 patiënten, die normale medische zorgen nodig hebben, ofwel tot 4 patiënten die intensieve zorgen nodig hebben, vervoeren. De Atlassen van de RAF kunnen ook



een patiënt met een besmettelijke ziekte veilig vervoeren zonder anderen in gevaar te brengen. De RAF beschikt over een "Critical Care Air Support Team", een medisch team dat aan boord van de Atlas voor gewonde en zieke militairen zal zorgen. Dit team levert medische zorgen die vergelijkbaar zijn met deze die men in een afdeling Intensive Care van een ziekenhuis kan terugvinden. Ook onze Defensie beschikt over gelijkaardige teams.

Duitsland

Op 4 mei wordt bekend dat het US State Department de verkoop van 6 Lockheed Martin C-130J Super Hercules transportvliegtuigen aan Duitsland heeft goedgekeurd. Deze toestellen zullen ongeveer \$1,4 miljard kosten. Duitslands beslissing om de C-130J aan te kopen komt er omdat Airbus

UK

Après une pause de 6 mois, le 4 mai, le dix-neuvième Atlas – ZM418 – a été livré à la Grande-Bretagne. La RAF, dont la flotte Atlas permet également les évacuations médicales, attend trois autres Atlas. Le 13 juillet, le vingtième Atlas de la RAF a été livré à Brize Norton dans l'Oxfordshire. Cette livraison a coïncidé avec les tests cruciaux permettant de tester la capacité de larguer

des cargaisons et de ravitailler en vol. Au cours de ces essais, un Atlas de la RAF a été employé pour le largage de conteneurs de 1 tonne en séquence au-dessus de la plaine de Salisbury Trainings Zone dans le Wiltshire. La RAF recevra ses 2 derniers Atlas dans les premiers mois de l'année 2020. Le 23 mai, la RAF a annoncé que sa flotte d'Atlas possède la capacité complète d'évacuation aéro-médicale. L'Atlas peut soit évacuer jusqu'à 66 patients qui ont besoin de soins médicaux normaux ou jusqu'à 4 personnes qui

ont besoin de soins intensifs. Les Atlas de la RAF peuvent également transporter en toute sécurité un patient avec une maladie infectieuse sans mettre en danger les autres. La RAF possède un Critical Care Air Support Team, une équipe médicale qui prendra en charge les soldats blessés et malades à bord de l'Atlas. Cette équipe fournit des soins médicaux qui sont semblables à ceux d'un service de soins intensifs d'un hôpital. Notre Défense dispose également d'équipes médicales semblables.

Allemagne

Le 4 mai, il a été annoncé que le département d'état américain des ventes a approuvé l'acquisition de 6 avions de transport Lockheed Martin C-130J Super Hercules par l'Allemagne. Ces appareils coûteront approximativement \$1,4 milliard. Cette décision de l'Allemagne d'acheter des C-130J provient du fait qu'Airbus Defence & Space a rencontré des problèmes avec la production de l'Atlas et a entre-temps aussi réduit la cadence de production. Lockheed Martin livrera 3 C-130J-30 et 3 tankers KC-130J.

France

Le 6 juin, un Atlas de l'Armée de l'Air a directement transporté de sa base mère BA 123 d'Orléans-Bricey un hélicoptère de combat Tigre vers Gao au Mali. Auparavant ces transports étaient effectués par un Antonov An-124, qui apportait sa cargaison à Niamey au Niger où les hélicoptères étaient rendus volables afin qu'ils puissent se déplacer par eux-mêmes jusqu'à Gao. Le vol direct de ce Tigre vers Gao -qui était attendu d'urgence au Mali- a permis de gagner beaucoup de temps.

Defence & Space problemen ondervond met de productie van de Atlas en intussen het productietempo verlaagde. Lockheed Martin zal 3 C-130J-30 en 3 KC-130J tankers leveren.

Frankrijk

Op 6 juni heeft een Atlas van de Armée de l'Air vanaf zijn thuisbasis BA 123 te Orleans-Bricy een Tiger-gevechtshelikopter rechtstreeks naar Gao in Mali overgevlogen. Vroeger gebeurden zulke transporten met een Antonov An-124, die deze vrachten naar Niamey in Niger overvlogen, waar de helikopters ter plaatse vliegklaar werden gemaakt zodat ze zelfstandig verder naar Gao konden doorvliegen. Door deze Tiger – die sowieso dringend nodig was in Mali – rechtstreeks over te vliegen naar Gao werd heel wat tijd bespaard.

AIRBUS

Tijdens de tests voor bijtanken in vlucht werd dan weer een Airbus A330 Voyager MRTT ingezet om een A400M testvliegtuig boven de omgeving van Sevilla in Spanje in vlucht van brandstof te voorzien. Deze tests worden intussen geanalyseerd met de bedoeling om meer operationele kwalificaties voor de Atlas te bekomen. Groot-Brittannië zal nauw blijven samenwerken met Airbus om zijn vloot volledig klaar te stomen voor alle operaties die de RAF voor dit toestel voorziet.

18 juli wordt bekend dat Airbus Defence & Space tijdens het eerste kwartaal van 2019 tests voor het bijtanken van helikopters in vlucht zal hervatten. Er werden reeds succesvolle tests in windtunnels volbracht met een aangepaste slang van de firma Cobham. Deze slang heeft een lengte van 120 voet, is dunner dan de eerste slang van 90 voet en wordt opgeborgen in containers, die onder de vleugels van de Atlas worden opgehangen. De brandstof zal trager worden overgepompt dan tijdens het bijtanken van andere vliegtuigen.

Tevens is er een permanente oplossing voor de problemen met de "gearbox" van de Europrop International TP400-D6 in zicht. Intussen werd een interim oplossing op alle Atlassen, die in dienst zijn, geïnstalleerd.



AIRBUS

Durant les essais de ravitaillement en vol, un Airbus A330 Voyager MRTT a été à nouveau mis en œuvre pour ravitailler en carburant un avion d'essai A400M au-dessus de la région de Séville en Espagne. Ces tests sont maintenant analysés pour d'obtenir plus de qualifications opérationnelles pour l'Atlas. La Grande-Bretagne va continuer de travailler en étroite collaboration avec Airbus pour amener sa flotte à niveau afin qu'elle soit capable d'effectuer toutes les opérations que la RAF a prévu pour cet appareil. Le 18 juillet il est annoncé qu'Airbus Defence & Space reprendra, au cours du premier trimestre de 2019, les essais de ravitaillement en vol pour hélicoptère. Des essais ont déjà été réussis en soufflerie avec un tuyau adapté fabriqué par la firme Cobham. Ce tuyau a une longueur de 120 pieds, d'un diamètre plus petit que le premier tuyau de 90 pieds et est rangé dans des conteneurs, qui sont accrochés sous les ailes de l'Atlas. Le carburant sera pompé plus lentement que pendant le ravitaillement en carburant d'autres aéronefs. Il y a également en vue une solution permanente pour les problèmes de la « gearbox » de Europrop international TP400-D6. Entretemps, une solution provisoire a été installée sur tous les Atlas en utilisation.



Nieuwtjes van de Royal Air Force

Kapitein Vlieger Gillis « Ju2 »

A400M Captain & Instructor - RAF Brize Norton

De afgelopen maanden bij de RAF hebben me toegelaten mijn ervaringen op de Airbus A400M aanzienlijk uit te breiden. Ik heb het geluk gehad om verschillende missies naar het buitenland uit te voeren. De zendingen die ik uitgevoerd heb waren onder andere bedoeld ter ondersteuning van de Tyfoons van de RAF die in Amari (Estland) worden ingezet in het kader van de Baltic Air Policing van de NAVO. Zij moesten ook zorgen om de bevoorrading te verzekeren van RAF-detachementen in Akrotiri (Cyprus), Minhad (Verenigde Arabische Emiraten) en op Ascension Island (Verenigd Koninkrijk). Deze eerste twee detachementen dragen bij aan de Britse inspanningen in het Midden-Oosten in het kader van de operaties in Syrië en Irak tegen de islamitische staat. Het gaat hier echter nog steeds om zuiver logistieke vluchten. De eerste vluchten in meer vijandige omgevingen zijn gepland voor Afghanistan in de loop van de maand september. De foto hiernaast is genomen op de tarmac van de Basis Akrotiri net voor het opstarten met bestemming Brize Norton.



Deze verschillende missies stelden me ook in staat om met een groot aantal bemanningsleden van het Squadron nummer LXX leuke ontmoetingen te hebben. De Duitse Luftwaffe heeft relatief veel piloten in uitwisseling bij de RAF. Hierboven ziet u kapitein Florian Gille «Flo» en ikzelf op een cruise tussen Minhad en Akrotiri.

De ontwikkeling van de tactische capaciteiten en de opleiding van de bemanning worden voortgezet, maar ondervinden nog steeds aanzienlijke vertragingen als gevolg van de vele technische storingen die zich de afgelopen maanden hebben voorgedaan. Het onderhoud bij de RAF stuit immers op heel wat moeilijkheden om voldoende vliegtuigen op de lijn te houden en zo de

Nouvelles de la Royal Air Force

par le Capitaine Aviateur Julien Gilles

A400M Captain & Instructor - RAF Brize Norton

Ces derniers mois à la RAF m'ont permis d'augmenter considérablement mon expérience sur l'Airbus A400M. En effet, j'ai eu la chance d'effectuer plusieurs missions à l'étranger. Les missions que j'ai effectuées étaient notamment destinées à apporter du support au profit des Typhoons de la RAF déployés à Amari (Estonie) dans le cadre du Baltic Air Policing de l'OTAN. Elles furent également destinées à assurer les réapprovisionnements des détachements de la RAF basés à Akrotiri (Chypre), Minhad (Emirats Arabes Unis) et sur l'Île de l'Ascension (UK).

Ces deux premiers détachements contribuent à l'effort Britannique au Moyen-Orient dans le cadre des opérations en Syrie et en Irak contre l'Etat Islamique. Il s'agit cependant encore et toujours de vols purement logistiques. Les premiers vols en environnements plus hostiles sont prévus vers l'Afghanistan dans le courant du mois de septembre.

La photo ci-contre a été prise sur le tarmac de la base d'Akrotiri juste avant le démarrage à destination de Brize Norton.

Ces différentes missions m'ont également permis de faire des rencontres assez sympathiques avec une multitude de membres d'équipage du Squadron number LXX. L'armée de l'Air Allemande possède un nombre relativement important de pilotes en échange à la RAF. Ci-joint le Capitaine Florian Gille «Flo» et moi-même en croisière entre Minhad et Akrotiri.

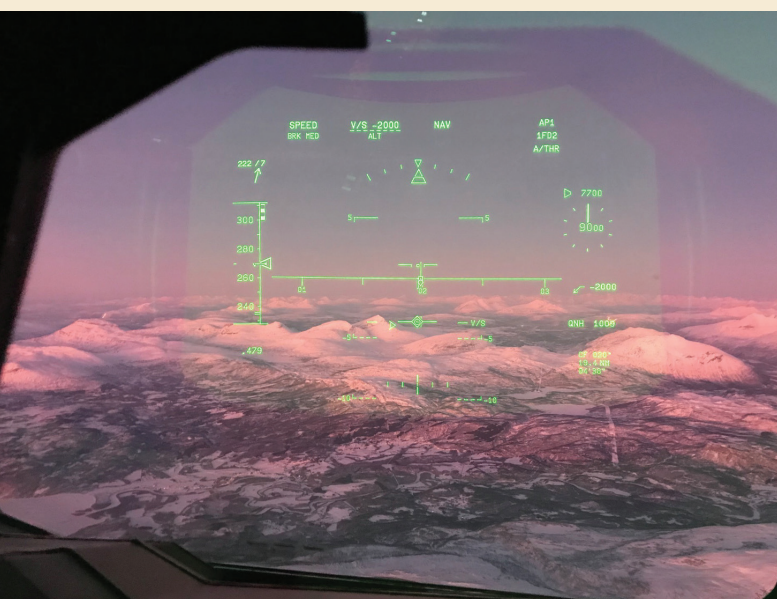
Le développement des capacités tactiques et l'entraînement des équipages continuent mais accusent tout de même des retards considérables dus aux multiples pépins techniques rencontrés lors des derniers mois. En effet, la maintenance de la RAF rencontre pas mal de difficultés à maintenir un nombre suffisant d'avions sur la ligne afin de



uitvoering van de verschillende zendingen te garanderen. Ondanks alles had ik de kans om mijn conversie «Non-permissive environment» (vijandelijke omgeving) uit te voeren. Deze cursus bestaat in wezen uit het gebruik van Night Vision Goggles (NVG - nachtkijkers) om zogenaamde «large slope» naderingen (ongeveer 10 graden dalhoek) 's nachts uit te voeren zoals het gebruik van NVG suggereert. Deze conversie maakt ook training mogelijk in het gebruik van de zelfbeschermingssystemen aan boord en tactisch communicatiebeheer met een AirBorne Command Control and Communication (ABCCC) en een Landing Zone (LZ) controller. De cursus omvat 4 simulator sessies en 4 vluchten. De foto hiernaast werd genomen aan het begin van een NVG trainingsvlucht.

Het tweede deel van de cursussen die we momenteel aanbieden is het maritieme deel. Deze conversie is bedoeld om bemanningen voor te bereiden op hun opdrachten in de Falklandeilanden. Een A400M is er namelijk permanent gedetacheerd in een « Search and Rescue » rol, maar ook op het gebied van maritiem toezicht. Daar is een detachement met Tyfoons gestationeerd en het is van essentieel belang dat zij over de nodige ondersteuning beschikken in geval ze de schietstoel moeten gebruiken boven de koude wateren van de Zuid-Atlantische Oceaan. Onze bemanningen zijn daarom specifiek getraind in zoektechnieken en het droppen van overlevingspakketten. Dus dit was mijn eerste experiment van dropping op de A400M. Zoveel sensaties om eindelijk een omgeving te vinden van vluchten op lage hoogte en je op 300 voet boven de zee vliegt om materiaal te droppen! De rol van de maritieme bewaking van haar kant is het controleren

garantir l'exécution des différentes missions. Malgré tout j'ai eu la chance de pouvoir effectuer ma conversion "Non-permissive environment". Ce cours consiste essentiellement en l'utilisation de Night Vision Goggles (NVG) pour effectuer des approches dites "grandes pentes" (environ 10 degrés d'angle de descente) de nuit comme l'utilisation des NVG le



van de visserij in de territoriale wateren die grenzen aan de Falklandeilanden. Dit is een uiterst belangrijke taak gezien het grote aantal vaartuigen zonder vergunning dat in de regio vist.

De ontwikkeling van de mogelijkheden van CDS droppings en laagvliegen gaat door en het is waarschijnlijk dat het XXIV Sqn OCU deze mogelijkheden begin 2019 zal ontvangen. Ons squadron zal dus volgend jaar kunnen beginnen met het opleiden van de LXX Sqn bemanningen.

Vervolg in de volgende aflevering.
Cheers,

suggère. Cette conversion permet également de s'entraîner à l'utilisation des systèmes d'autoprotection embarqués ainsi qu'à la gestion des communications tactiques avec un AirBorne Command Control and Communication (ABCCC) et avec un Landing Zone (LZ) controller.

Le cours comprend 4 sessions au simulateur ainsi que 4 vols. La photo ci-contre a été prise au début d'un vol d'entraînement NVG.

Le deuxième volet des cours que nous délivrons pour le moment est la partie maritime. Cette conversion est destinée à préparer les équipages à leur mission dans les Falklands. En effet, un A400M y est détaché en permanence dans un rôle SAR mais aussi de surveillance maritime. Un detachement de Typhoons y est stationné et il est essentiel que ceux-ci disposent du support nécessaire en cas d'éjection dans les eaux froides de l'Atlantique Sud. Nos équipages sont donc entraînés spécifiquement aux techniques de recherche ainsi qu'au largage de kits de survie. Il s'agissait donc de ma première expérience de largage sur A400M. Que de sensations d'enfin retrouver un environnement de vol à basse altitude en se retrouvant à 300ft au-dessus de la mer à larguer du matériel ! Le rôle de surveillance maritime, quant à lui, est assuré afin de contrôler la pêche dans les eaux territoriales qui bordent les Falklands. Il s'agit là d'une tâche extrêmement importante vu la quantité importante de bateaux pêchant sans licence dans la région.

Le développement des capacités de largage CDS ainsi que du vol à basse altitude continuent et il est probable que le XXIV Sqn OCU recevra ces capacités au début de 2019. Notre escadrille pourra donc s'atteler à la formation des équipages du LXX Sqn dans le courant de l'année prochaine.

Suite au prochain épisode.

Flying the Hump

part2

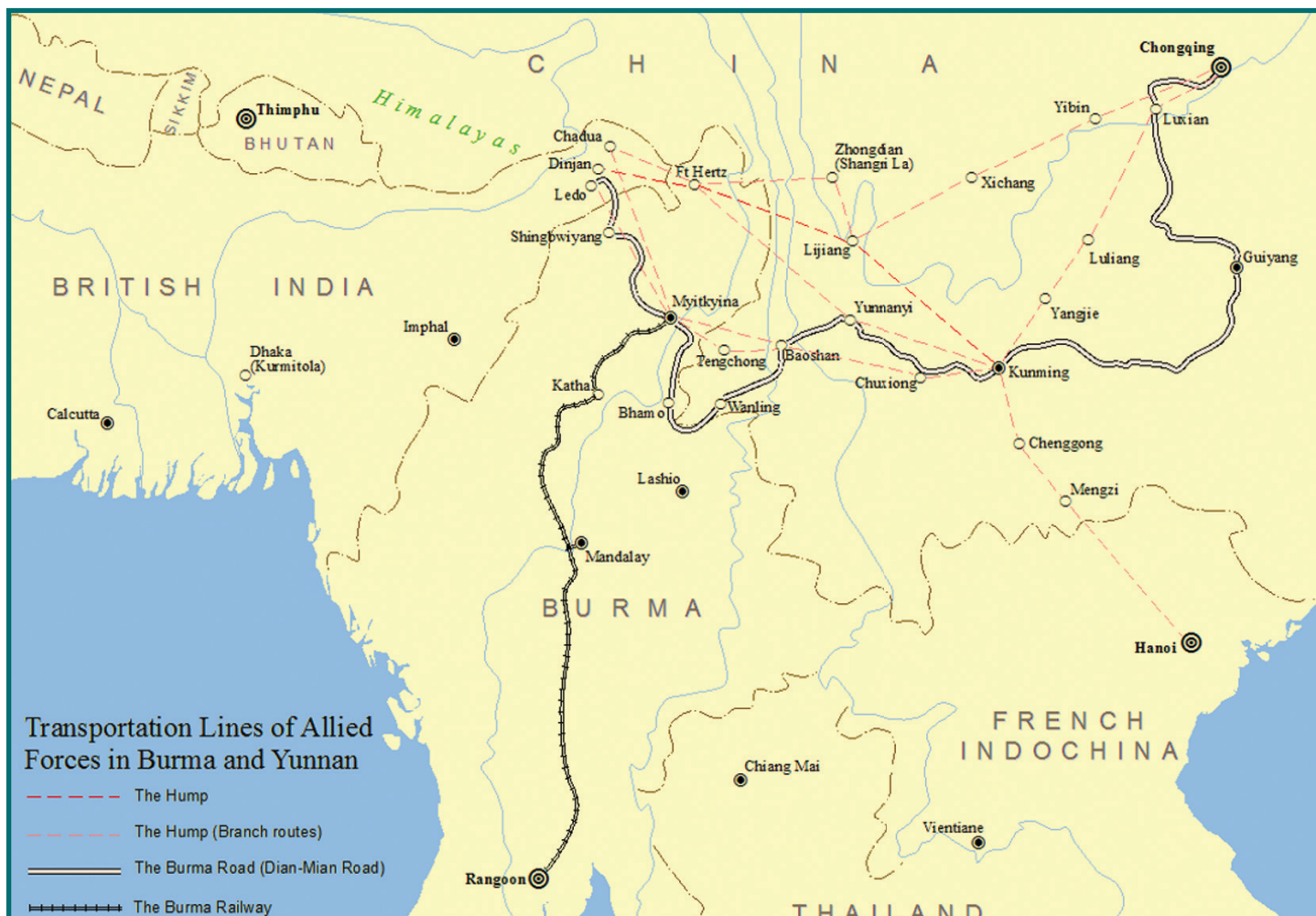
Tekst: Rick Burden

Texte: Rick Burden

traduit par Gilbert Desmet

Exact op de afgesproken minuut, geeft de toren je toelating om te rijden omop te stijgen, iets waar u met uw geladen toestel geruime tijd mee bezig bent. Uiteindelijk waggel je met veel lawaai de lucht in en schakel je onmiddellijk

Précisément à la minute prévue, la tour vous autorise à rouler pour l'envol, quelque chose que vous et votre colistier allez faire pendant pas mal de temps. Au bout d'un moment vous vous vautrez bruyamment dans l'air et vous passez



over op instrumentvliegen. Terwijl je je enigszins afvraagt hoe ver je vanavond boven het maximumgewicht bent, zeg je tegen de copiloot om de wielen in te trekken en het maximale continue vermogen in te stellen. Terwijl je je het wat comfortabeler maakt ben je dankbaar dat dit keer het zwaartepunt (van de lading) tenminste tamelijk dicht bij de opgegeven waarde ligt, je moet namelijk weinig bij trimmen terwijl je verder dondert door de stortregens.

Als gezagvoerder vlieg jij alle vluchten, tenzij de automatische piloot beslist om er de brui aan te geven. Als dat gebeurt laat je de "aeronautische" beginnening op de rechterstoel wat vliegen in volle vlucht, maar nooit tijdens het opstijgen, naderen of landen. De Army Air Force gaat er van uit dat jij, op de linker stoel, de hersenen van deze operatie bent, het vliegen doet en het groentje (zelfs als hij ouder is dan jij) zal er zitten, rustig zijn en doen wat hem verteld wordt.

immédiatement en vol aux instruments en vous interrogeant modérément sur combien vous êtes au-dessus de votre charge maximale pour cette nuit. Vous dites au copilote de rentrer le train et de mettre la puissance maximum continue. Vous êtes heureux que, cette fois au moins, le centre de gravité est probablement proche des limites publiées puisque vous n'êtes pas trop hors trim en montant et passant avec fracas à travers la pluie d'une intensité de lance à incendie.

Comme commandant de bord, vous souhaitez voler la mission en entier sauf si l'autopilote décide de défaillir. Dans ce cas, vous laisserez voler le novice en aéronautique dans le siège de droite mais uniquement une partie de vol de croisière, jamais au décollage, en approche ou à l'atterrissage. Selon la politique de l'Army Air Force, vous, dans le siège de gauche êtes le cerveau de cette opération et vous volez. Le novice (même s'il est plus vieux que vous) reste assis et calme et fait



Je richt het vliegtuig op het eerste radiobaken (NDB), Moran Beacon, en je klimt zo snel mogelijk. De Bendix ADF-naald neemt een prominente plaats in op het voor u liggende paneel en wijst ononderbroken naar Moran, tenzij er onweersbuien zijn in het gebied, zoals vanavond. Zoals gewoonlijk liggen ze net voorbij het baken, zich opdringend langs die eerste heuvelrug van de Himalaya, vocht uitspuwend. Dat belooft verblindende bliksems en hard zwoegen voor de eerste 20 à 30 minuten voorbij Moran, maar je hebt geen andere keuze dan tussen de onweders door te gaan.

Maar dat zijn zorgen voor later, nu nader je het baken en is het tijd om na te denken over het opzetten van een ellipsvormige omloop om hoger te klimmen, want je durft niet verder te gaan tot je maar liefst 14.500 voet hebt bereikt. Afdrijven van het klimpatroon is niet bevorderlijk voor je levensduur, omdat die eerste heuvelrug alleen al tot zo'n 13.000 voet uitsteekt. Als je door 14.500 voet klimt controleer je of je toestel nog steeds op een bevredigende manier klimt, ook al ben je al begonnen met het verzamelen van dat geschenk van de zomer: het Hump-ijs. De temperatuurdaling tijdens het klimmen laat vermoeden dat je ijs zult krijgen zolang je in de wolken bent en, op basis van je kennis van de route, denk je dat je nog 30 minuten in de soep zal zitten. Dus zal je enkele centimeter materiaal verzamelen dat je liever in een drankje doet. Met de opblaasbare anti-icing aanvalsboorden (boots) en alles werkende zal je OK zijn, tenminste als de valwinden in de onweersbuien niet al te hardnekkig zijn.

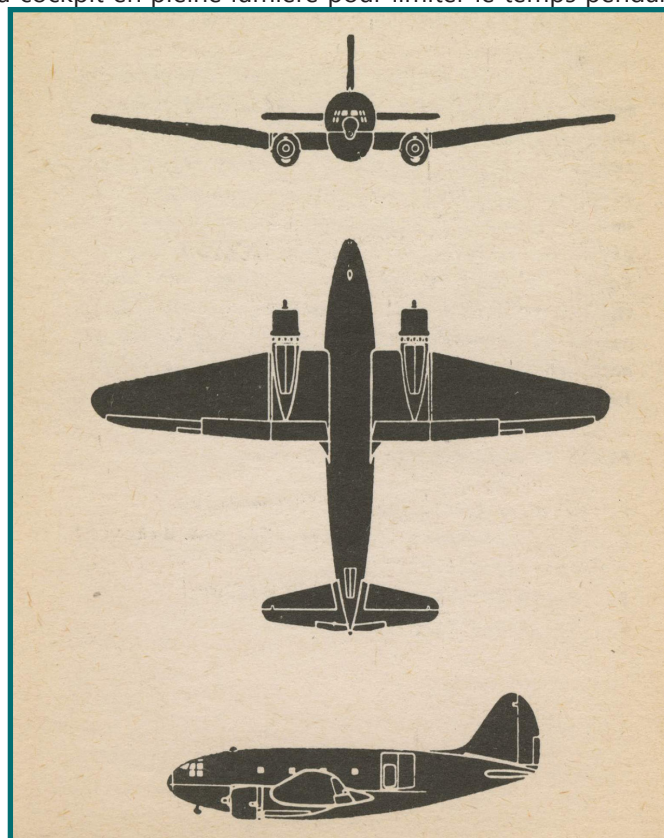
Je zegt de radiotelegrafist dat hij Moran moet melden bij de luchtverkeersleiding, omdat elke NDB op de Hump een verplicht meldpunt is, en dat hij zijn geschatte tijd naar het volgende baken moet doorgeven. De onweersbuien zijn er, g, levensgroot, dus draai je de cockpit verlichting op volle helderheid om de tijd dat je verblind bent na een nabije bliksemschicht te verminderen. Je vecht het uit met de hevige turbulentie, terwijl je je ervan verzekert dat de opblaasbare "boots" het ijs onder controle houden. In de winter is ijs geen groot probleem op de hoogten waar je opereert, maar in de zomer is het niveau voor ijsvorming gestegen naar waar je nu gaat vliegen. Voeg het "natte spons" vochtgehalte van de moesson toe en het recept kan niet beter zijn voor veel helder ijs en rijmvorming. Deze avond doen de boots hun werk op de vleugels, maar de alcohol op de voorruit is zoals gewoonlijk waardeloos. Deze zal ondoorzichtig blijven tot ver in de afdaling naar Kunming.

Op 17.500 voet stop je het klimmen en laat je de copiloot de motoren afstellen. Iedereen vliegt met dezelfde vermogensinstelling, die min of meer dezelfde TAS (True Airspeed) genereert, afhankelijk van hoe zwaar elk vliegtuig

ce qu'on lui dit.

Vous pointez votre avion vers le premier NDB, Moran Beacon, et montez avec tout l'effort dont vous êtes capable. Occupant une place prédominante sur le panneau en face de vous, l'aiguille de l'ADF Bendix pointe sans faille vers Moran sauf si des orages se trouvent dans la région, comme c'est le cas cette nuit. Comme d'habitude, ils se trouvent juste après la balise, entassés le long de la première crête de la Chaîne de l'Himalaya. Ils se débarrassent de leur humidité et promettent des éclairs aveuglants et un lourd labeur pendant les prochaines 20 à 30 minutes après avoir passé Moran. Vous n'avez pas d'alternative mais passer à travers eux. Toutefois, et c'est pour bientôt, vous approchez vraiment de la balise et il est temps de penser à nous configurer pour le circuit de montée que vous aurez à effectuer parce que vous ne pouvez imaginer de continuer sans atteindre au moins 14.500 pieds. Dériver hors du circuit de montée ne répond pas aux critères de longévité puisque la première crête elle-même cumule à quelques 13.000 pieds. En passant 14.500 pieds vous vérifiez si votre avion affiche toujours un taux de montée satisfaisant malgré le fait que vous commencez à récolter le cadeau d'été du givre du « Hump ». Le gradient vertical de température veut dire que vous aurez du givre tant que vous serez dans les nuages. Selon votre expérience sur cette route, vous vous imaginez que vous resterez dans cette soupe encore pendant 30 minutes. Vous aurez donc accumulé quelques centimètres d'une matière que vous préférez mettre dans vos boissons. Avec les boudins de dégivrage installés et tant que tout fonctionne bien, vous serez dans le bon si les courants descendants des orages ne sont pas trop persistants.

Vous demandez à l'opérateur radio de rapporter notre position Moran à l'ATC. En effet, sur le « Hump », chaque balise NDB est un point de rapport obligatoire et vous devez aussi fournir votre heure estimée d'arrivée à votre point suivant. Les orages sont là, énormes et actifs, vous mettez l'éclairage du cockpit en pleine lumière pour limiter le temps pendant



Curtiss C-46

is en hoe ver het reeds afwijkingen vertoont. Op deze hoogte ligt er een C-46 tien minuten voor je en nog een 10 minuten achter je. Zelfs met enkele verschillen in kruissnelheid is gebleken dat er sprake is van een adequate scheiding.

NDB Navigatie

De volgende NDB ligt meer dan 100 mijl verderop, dus je zult een tijdje koers moeten houden wegvliegende van Moran baken, voordat je het volgende baken kan oppikken en deze inbound aanvliegen. Je weet dat je de koers ongeveer binnen een graad moet houden, omdat een fout van enkele graden je reeds tegen een berg kan plakken. Je bent een meester geworden in hoofdrekenen als het erop aankomt outbound van of inbound naar een baken te vliegen, en dit terwijl je moet rekening houden met onverwachte naaldschommelingen veroorzaakt door bliksems. De kennis van navigatie wordt soms een kunst, maar Dave Hertel en de anderen op de Hump kunnen deze symfonie evengoed leiden als eender welke op instrumenten vliegende piloot in de wereld. Voorbij de donderwolken wordt de rit rustiger en kom je aan de zijkant van de laatste cumulonimbus uit om neer te kijken op een volledig dek van stratus wolken. In het maanlicht verschijnt aan beide kanten van u het spookachtige visioen van rotsachtige pieken, waarvan er vele ver boven uw hoogte uitstijgen. Je vraagt je af of iemand ooit die piek zal beklimmen ver naar het noordwesten van u, genaamd Everest, waarvan je weet dat hij meer dan 28.000 voet hoog is.

Bij het naderen van Kunming daal je naar 10.000 voet en rapporteer je "beacon outbound" aan de verkeerstoren. Dan krijg je toelating voor de approach (nadering) en daal je naar 9.000 voet alvorens de voorgeschreven bocht te maken. Op de terugweg naar het baken moet je dalen tot 7.500 voet en voorbereid zijn om de laatste 500 te verliezen in de ongeveer 2,5 mijlen naar de luchthaven. Je bent niet alleen verwonderd waarom ze het baken niet op de luchthaven geplaatst hebben, in feite kan je je zoiets niet voorstellen! Je weet dat je een solide "final approach fix" moet hebben binnen enkele mijlen van het vliegveld zo dat je absoluut zeker weet waar je bent, vooraleer te dalen naar de minimale toegelaten hoogte.

Op 7.000 voet zie je enkele lichtjes op de grond. De ADF en uw kompas vertellen je dat je op de juiste route bent, je kent de streek goed, en je beslist een honderd voet te stelen. Je wil inderdaad je nadering niet missen. Een ander vliegtuig volgt je op ongeveer twee minuten, en je krijgt maar één kans. Als je het verknoeit kan je helemaal terug naar huis met je volle lading nog aan boord.

Uw copiloot, de brave jongen, meldt dat hij de lichten van de landingsbaan ziet en bevestigt dat de wielen en de flaps uit zijn en je daalt verder. Je maakt een driepuntslanding pal op de baannummers en je voelt je stress toenemen want het poeslief gedrag in vlucht van de C46 verzuurt onmiddellijk nadat de wielen de grond raken. Je relaxed geen moment voor dat het vliegtuig stilstaat en de wielblokken geplaatst zijn. Na een bezoek aan de toiletten, wat koffie en een babbeltje met de mannen van de meteo, keer je terug naar het vliegtuig. Zij, wie "zij" ook mogen zijn hebben het vliegtuig "defueled" tot er 600 gallons overblijft. Je bent er niet gelukkig mee omdat je vermoedt dat mist een probleem zal zijn als je bij dageraad in Mohanbari zal toekomen. Je had iets moeten zeggen als je de eerste keer bij Ops binnenging. Maar nu is het te laat, je moet binnen



lequel vous ne voyez plus rien après un éclair proche. Vous vous battez contre les turbulences qui martèlent l'avion et vous vérifiez que les boudins de dégivrage maintiennent bien la glace sous contrôle.

En hiver, la glace n'est pas vraiment un problème aux altitudes habituelles de vol, mais en été le niveau de givrage a monté à votre niveau croisière. Ajoutez l'humidité pénétrante de la saison des moussons et la recette ne peut être meilleure pour avoir de sérieux problèmes de givre et de glace. Cette nuit, les boudins de dégivrage s'occupent bien des ailes, mais comme d'habitude, l'alcool sur le pare-brise est inutile et il sera opaque jusque qu'à descente vers Kunming.

A 17.500 pieds vous atteignez votre niveau de croisière et demandez à votre copilote de configurer la puissance de croisière. Tout le monde applique les mêmes paramètres moteurs pour la croisière ce qui procure plus ou moins la même TAS dépendant du poids de chaque avion et comment ils sont tordus et cabossés. Il y a un C-46 dix minutes devant vous et à votre altitude et un autre dix minutes derrière vous. Même avec quelques imprécisions de vitesse de croisière, cette séparation apparaît être adéquate.

Navigation NDB

Le prochain NB se trouve à 100 nautiques, vous allez donc suivre Moran en éloignement pendant un certain temps avant de vous accorder sur le prochain NDB et de la pointer en rapprochement. Votre cap devra être maintenu avec une précision de +/- 1 degré. En effet, une erreur de quelques degrés seulement peut vous amener dans les rochers. Vous devenez un expert en calcul mental en volant de ou vers le NDB alors que vous devrez parfois compter sur une aiguille aux mouvements erratiques dû aux éclairs. La science de la navigation devient parfois un art, mais Dave Hertel et d'autres sur le « Hump » ont conduit cette symphonie aussi bien que tout pilote volant aux instruments du monde.

Quand les éclairs s'affaiblissent, le voyage devient plus calme, vous émergez des bords du dernier cumulonimbus et regardez vers le bas, vers une solide couche de stratus. Dans la lumière de lune, la vision hantée des sommets rocheux apparaissent de chaque côté de vous. Beaucoup sont bien plus hauts que vous et vous vous demandez si quelqu'un montera un jour ce sommet au nord-ouest de vous, l'Everest qui comme vous la savez culmine à plus de 28.000 pieds.

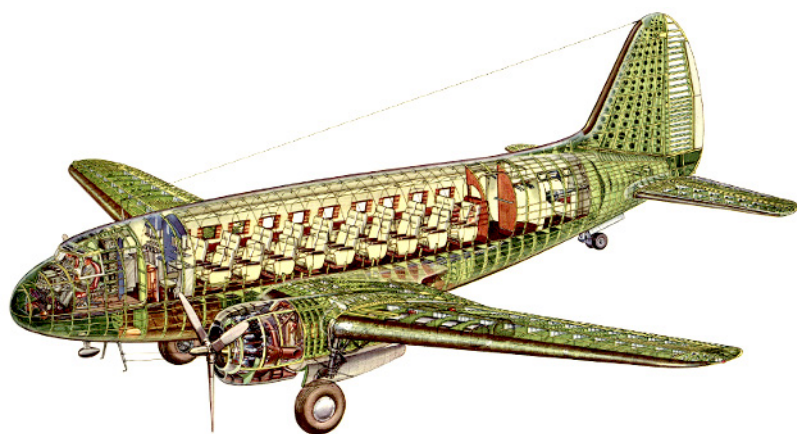
En approchant Kunming, vous descendez jusqu'à 10.000 pieds et vous rapportez le cap en éloignement à la tour de Kunming. Vous recevez alors l'autorisation de commencer

het uur terug de lucht in.

De terugvlucht is iets langer omdat de route iets noordelijker gelegen is en een grote bocht maakt. Ze heeft ook minimumhoogtes die 500 voet hoger liggen, maar dat is OK omdat je Commando enkele tonnen minder weegt dan een uur voordien. Gelukkig was het geen winter toen je het zelf eens meemaakte dat er tegenwinden waren van meer dan 100 knopen. Je herinnert je dat je eens een uur en twintig minuten gevlogen hebt om 120 mijl tussen twee NDB's te overbruggen.

MIST

Boven Indië wordt de oostelijke hemel in het linker cockpitraam helderder en je ziet dat de moesson onweders voor een tijdje verdreven zijn, iets dat je hoegenaamd geen vreugde brengt. Je zal er je weg niet moeten doorvechten, maar het betekent wel dat Monhanbari waarschijnlijk togedekt zal zijn door grondmist. En zeker weten, je radio-operator overhandigt je een papiertje, op de basis is het ver beneden minimum zichtbaarheid. Dus is het tijd om de gashendels ver terug te brengen en je te verwensen dat je de extra brandstof hebt laten inpijken.



Je gaat samen met een dozijn andere C-46's in een "holding pattern" rondjes draaien, je afvragend wanneer alles zal opklaren. Zonsopgang toont een wolkendek van amper 50 voet dik tot tegen de grond, en dit voor zover je zien kan.

Vijftien minuten later komt er een C-46 met een gekwalificeerde operatieofficier boven ons aan in de holding. Hij overlegt met de toren en, gebruik makende van zijn prerogatief, neemt hij de controle van het lokale luchtverkeer over, iets wat ik hoopte dat hij zou doen. Hij noteert de staartnummers van alle vliegtuigen in de holding en zegt tegen de piloot die het laagste vliegt om een nadering uit te voeren en vlak boven het wolkendek te vliegen.

Vanuit uw cockpit zie je hoe de wervelingen van de vleugeluiteinden een groef maken in de wolken tot de piloot terug naar de holding klimt. De Ops officier heeft ondertussen het volgende vliegtuig al laten aanvliegen. Dat toestel diept de groef uit. De mannen van de toren zijn buitengekomen en bevestigen dat ze de vliegtuigen pal over de piste horen vliegen. Twee volgende C-46's doen de approach. Je kan de groef dieper en dieper zien worden terwijl je verder daalt in de holding. Nummer vijf ziet de piste en landt. Dat is alles wat nodig was. De toren geeft toelating aan een wachtend vliegtuig om op te stijgen en de Ops officier brengt iedereen zo snel hij kan binnen. De combinatie van landende en opstijgende toestellen houdt

uwre approach in descehte vers 9.000 peds avat d'entamer le virage de procédure. Vous descendrez à 7.500 peds en revenant vers la balise et vous serez prêt à perdre les derniers 500 peds dans les quelques 2,5 nautiques vers l'aéroport. Vous ne vous demandez pas pourquoi ils n'ont pas installé la balise à l'aéroport ? Vous ne pouvez pas imaginer une telle chose. Vous savez qu'il vous faut un solide repère d'approche finale dans les quelques nautiques de l'aérodrome pour savoir avec précision où vous êtes avant de commencer la descente, gentiment, oui, gentiment, vers l'altitude minimale de descente.

A 7.000 peds vous voyez quelques lumières au sol, l'ADF et votre gyroscope directionnel vous confirment que vous êtes sur le bon cap. Vous connaissez très bien l'environnement et vous décidez de tricher d'une centaine de peds.

Vous feriez mieux de ne pas rater l'approche. En effet, un autre avion est quelques deux minutes derrière vous et vous n'aurez pas une autre chance. Si vous faites une erreur, vous devrez vous traîner tout le chemin du retour avec votre cargo toujours à bord.

Votre copilote confirme: éclairage de piste en vue et le train et les volets descendus. Bon garçon. Vous scrutez l'altitude. Vous faites toucher le monstre sur trois points juste devant les chiffres de la piste et votre niveau de tension monte parce que les manières de midinette du C-46 en vol tournent immédiatement à l'aigre dès que les roues commencent à rouler. Vous ne vous relaxerez plus qu'au moment où l'avion sera maintenu dans ses blocs et sécurisé.

Après une visite aux latrines, un peu de café et une causette avec les gars de la météo, vous ressortez et allez vers votre avion. Eux, qui que ce soit, ont siphonné du fuel et il reste 600 gallons au total. Vous ne le prenez pas à la légère. En effet, vous vous attendez que le brouillard vous cause quelques problèmes en descente sur Mohan Bari, ce qui veut dire des circuits d'attente. Vous auriez dû y penser et dire quelque chose quand vous être entré dans la salle des opérations, mais c'est trop tard maintenant, vous devez être en vol en moins d'une heure.

Le trajet du vol retour est plus long que l'aller, il est décalé vers le nord le long d'un grand arc de cercle. Il a aussi des altitudes minimales supérieures de 500 peds. Mais c'est bon, votre « Commando » est quelques tonnes plus léger qu'il était une heure plus tôt. Heureusement, ce n'est pas l'hiver. Pendant cette saison vous avez personnellement expérimenté plus de 100 nœuds de vent de face sur le vol retour. Vous vous rappelez qu'il vous a fallu exactement une heure et vingt minutes pour parcourir les 120 nautiques entre deux NDB.

BROUILLARD

Au-dessus de l'Inde, à l'ouest, le ciel devient plus clair sur votre fenêtre de gauche. Et vous trouvez que les orages de mousson se sont temporairement dissipés. Ceci ne vous réjouit même pas. Vous ne devrez pas vous battre en volant entre les cellules mais cela signifie que Mohan Bari sera couvert d'un épais brouillard au sol. Bien évidemment, votre radio vous tend un papier, la base est de loin hors minimas. Il est donc temps de diminuer la puissance et de mentalement vous préparer à ne pas vous accrocher à l'idée du fuel supplémentaire nécessaire.

Vous entrez dans un circuit d'attente avec une douzaine d'autres C-46 qui orbitent et se demandent quand la météo sera meilleure. Le lever du soleil révèle une couche de nuage de moins de 50 peds d'épaisseur au sol et aussi loin que

de lucht voldoende in beweging om te beletten dat de mist zich terug sluit over de landingsbaan, in afwachting dat hij eventueel volledig optrekt. Tegen die tijd heb je het nijlpaard waarvoor je verantwoordelijk was reeds geparkeerd. Voor je er zelf kan uitstappen is de brandstofwagen er en staan de laders reeds met de heftruck aan het vliegtuig.

Je zal dit blijven doen, in alle weer, ook in 1946, want het einde van de oorlog betekent niet het einde van de vraag naar bevoorrading, het vraagt tijd om dit allemaal te laten uitdoven. Je zal succesvol navigeren naar landingen



met een zichtbaarheid van slechts een halve mijl, alleen gebruikmakende van die Bendix ADF, aan dewelke je je leven toevertrouwt. Zijn loop antenne, met een diameter van meer dan dertig centimeter, zat in een traanvormige behuizing die leek op een kankerachtige aangroei op het vliegtuig. Er is slechts een ADF-radiobaken in het vliegtuig. Als dat niet werkt wanneer je in de soep vliegt ben je absoluut, totaal en volledig in de penarie. Toch, terwijl je makker die Curtis P-40's vliegen het moeten doen met een motor die slechts 15 uren doet tussen onderhoud, en jij er nooit kan op rekenen dat je verwarming of je autopiloot werkt in een Commando, is die Bendix ADF de essentie van betrouwbaarheid. Hij is zo precies dat je met gerust hart een koers tussen de bergen houdt op een NDB baken dat 100 mijl verder staat.

Je overleeft dit avontuur, sommige vrienden van jou niet. In het jaar 2002 heb je gelezen dat er dat jaar vier bemanningsleden geborgen werden van een C-46 op een hoogte van 15.600 voet en je hebt je afgevraagd of je ze gekend hebt. Later in je leven zal je vliegen met gebruik van GPS voor navigatie en je soms afgevraagd hebben hoe je gedaan hebt wat je deed over de Hump, en of piloten die denken dat een NDB-nadering een noodprocedure is ooit volwaardig kunnen beschouwd worden.



vous pouvez voir.

Après environs 15 minutes, un C-46 avec un officier opérations qualifié à son bord arrive dans le circuit au-dessus de vous. Il discute avec la tour et alors, exerçant ses prérogatives, il prend le commandement contrôle du trafic aérien local. Vous n'en espérez pas tant.

L'officier opérations air prend note du numéro des avions en circuit. Il dit au gars le plus bas dans le circuit d'entamer l'approche et de se stabiliser juste au-dessus de la couche nuageuse.

De votre position, vous observez les vortex des bouts d'aile quand le petit C-46 couleur olive fait un sillon à travers le haut de la couche. Et puis le pilote remonte dans le circuit. L'officier opérations a déjà lancé le Commando suivant en approche. L'avion pénètre plus profondément dans la couche. Les gars de la tour sont sortis et confirment qu'ils peuvent entendre l'avion juste au-dessus de la piste.

Deux autres avions font l'approche. Vous pouvez voir la couche s'ouvrir et se creuser alors que vous descendez dans le circuit.

Le numéro cinq aperçoit la piste et atterrit. C'est tout ce qu'il fallait. La tour autorise le décollage des avions en attente et l'officier opération gère les autres aussi rapidement que possible. La combinaison des atterrissages et décollages remuent suffisamment l'air pour que

le brouillard ne se referme plus sur la piste et disparaisse par l'échauffement. Maintenant, vous avez parqué le monstre dont vous êtes responsable. Avant même que vous puissiez sortir de l'avion les camions carburant sont là et les fourches du premier élévateur attendent devant la porte.

Vous allez continuer à faire ceci, par tous les temps jusqu'en 1946 parce que la fin de guerre ne signifie pas la fin des besoins en réapprovisionnement. Il faut du temps pour revenir à une situation normale. Vous volerez avec succès jusqu'à des atterrissages avec des visibilité aussi basses qu'un demi nautique en n'utilisant que l'ADF Bendix, auquel vous avez confié votre vie. Son antenne « cadre » avec un diamètre d'un pied est dans un boîtier en forme de larme qui ressemble à une croissance tumorale de l'avion. Il n'y a qu'une seule ADF dans l'avion. S'il tombe en panne, vous êtes dans des sales draps, vous êtes complètement dans les marais. Pourtant, alors que vos confrères qui volaient le Curtiss P-40 se débrouillaient avec un moteur qui n'offrait souvent que 15 heures avant maintenance et que nous ne pouvions pas compter sur le chauffage ou un autopilote qui fonctionne sur le Commando, l'ADF Bendix est l'essence de la fiabilité. Il est tellement précis que vous pouvez confortablement voler un cap à travers les montagnes alors que vous suivez un NDB qui est distant de 100 nautiques.

Vous survivez à cette aventure, mais pas certains de vos amis. En 2002, vous lirez un article sur la récupération, cette année-là, de quatre personnes dans les décombres d'un C-46 à 15.650 pieds au-dessus de la mer et vous vous demanderez si vous les connaissiez. Plus tard dans votre vie vous volerez en utilisant le GPS pour la navigation et vous vous demanderez parfois comment vous avez fait ce que vous avez fait au-dessus du « Hump » et si un pilote qui pense au NDB en terme de procédure d'urgence peut être considéré comme pilote accompli.

15 Wing Today



Door Jean-Louis Lejeune

Par Jean-Louis Lejeune

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

BELTAD MINUSMA

Op 7 mei is de CH-09 (Marcoen, Craps) opgestegen richting Mali om deel te nemen aan de operatie MINUSMA (Geïntegreerde multidimensionale missie van de Verenigde Naties voor de stabilisatie in Mali). Half juni heeft de CH01



(Matton, Dellisse) het roer overgenomen, half juli gevolgd door de CH-03 (Bernaerts, Kocken).

Het detachement BELTAD (Belgian Tactical Airlift Detachment) dat hiervoor in plaats werd gesteld telt 55 militairen. Eén bemanning, Ops personeel voor de inzet van de vluchten, maintenance personeel voor het onderhoud van het vliegtuig, alsook een AMPT (Air Mobile Protection Team) voor de beveiliging van de C-130 zowel op de basis van ontplooiing Bamako als op alle locaties waar het vliegtuig dient te opereren. Een medisch team is eveneens ter plaatse aanwezig. Het Belgische detachement heeft de taken van een Zweeds detachement overgenomen. In mei 2019 zal de opdracht aan Noorwegen doorgegeven worden.

Onze C-130 is het enige militaire vliegtuig aanwezig in het operatietoneel dat de MINUSMA dient te ondersteunen, en dit op verschillende gebieden: transport van burgers en VIP's, drop van personeel en materieel, herbevoorrading,

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, la Jordanie et l'Iraq, les faits marquants repris ci-après se sont produits au 15 Wing.

BELTAD MINUSMA

Le 7 mai le CH-09 (Marcoen, Craps) a décollé vers le Mali pour participer à l'opération MINUSMA (Mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation au Mali). Mi-juin, le CH01 (Matton, Dellisse) a pris le relais suivi mi-juillet par le CH-03 (Bernaerts, Kocken). Le détachement BELTAD (Belgian Tactical Airlift Detachment) qui a été mis en place pour l'occasion compte 55 militaires. Un équipage, du personnel Ops pour le tasking des vols, du personnel de maintenance pour l'entretien de l'avion, ainsi qu'un AMPT (Air Mobile Protection Team) pour la sécurisation du C-130 aussi bien sur la base de déploiement Bamako que sur toutes les autres bases où l'avion est appelé à opérer. Une équipe médicale est également présente sur place. Le détachement belge a repris les tâches d'un détachement suédois et remettra le flambeau à un détachement norvégien en mai 2019.

Notre C-130 est le seul avion militaire présent dans le théâtre d'opérations en charge de soutenir la MINUSMA et ce dans plusieurs domaines : le transport de civils et de VIP, le parachutage de personnel et de matériel, le



réapprovisionnement, le transport aérien tactique, le transport médical, la reconnaissance aérienne ainsi que la mise en place ou l'extraction de troupes. Pendant les deux premiers mois, 52 heures ont été volées dans le théâtre d'opérations pour transporter 127 tonnes de cargo et 539 passagers, principalement sur les aéroports de Gao, Tombouctou, Mopti et Tessalit. L'avion et l'équipage étaient

tactisch luchttransport, medisch transport, luchtverkenning, alsook de inzet of de extractie van troepen. Gedurende de eerste twee maanden werden 52 uren gevlogen in het operatietoneel, 127 ton cargo en 539 passagiers vervoerd voornamelijk naar de vliegvelden van Gao, Timboektoe, Mopti en Tessalit. Het vliegtuig en de bemanning dienden zes dagen op zeven paraat te staan. Spijtig genoeg werden tijdens de eerste periode vooral zendingen gevlogen voor het gewone transport van passagiers en cargo maar weinig tactische zendingen. De algemene beschikbaarheid van de vliegtuigen bereikte 70 percent wat als heel goed bestempeld mag worden.

Bovendien heeft het Belgische detachement als bijkomende taak de coördinatie van de veiligheid van het hele kamp Senou bezet door Bengaalse, Beninse, Egyptische, Hollandse, Senegalese, Tunesische en Zweedse detachementen. Bij de overname van de Zweden bleek dat de beveiliging van het kamp echt ontoereikend was. Na vele discussies met alle betrokken partijen werd een veiligheidsplan opgesteld en werden regelmatig oefeningen georganiseerd om aanvallen van TAG's (Terrorist Armed Groups, gewapende terroristische groeperingen) te simuleren, wat de beveiliging van het kamp enorm heeft verbeterd. De commandant van BELTAD, de Luitenant-kolonel Vlieger Stafbrevethouder Patrick 'Trikke' Degroot mocht hiervoor de felicitaties van de commandant MINUSMA, de Belgische Generaal-majoor Jean-Pierre Dekoninck, ontvangen. Good show !

Europese tactische oefening in Orléans

De CH-10 (Matton, Van Den Hof) heeft van 21 mei tot 1 juni aan de oefening ETAP-C (European Tactical Airlift Program - Course) in Orléans deelgenomen samen met een Franse A400M en een Spaanse C-295 CASA.

Deze oefening werd georganiseerd en geleid door het Franse CIET (Centre d'Instruction des Équipes de Transport). Tijdens de oefening worden tal van militaire capaciteiten bestudeerd en geïmplementeerd: planning, voorbereiding en uitvoering van vluchten, dropping van personeel en uitrusting, vluchten op zeer lage hoogte, inzet van gevechtsvliegtuigen en grond-luchtwapensystemen, landingen op onverharde pistes, formatievluchten, nachtoperaties, ...

Op 1 juni hebben de Franse, Belgische en Spaanse bemanningen hun knowhow gepresenteerd aan de militaire en civiele autoriteiten die voor de gelegenheid uitgenodigd werden om vervolgens aan de ceremonie voor de uitreiking van de diploma's deel te nemen.

Indian Day

Op 3 juni heeft de 21^{ste} editie van de Indian Day plaats gevonden. Ongeveer 1400 motorrijders hebben hieraan deelgenomen. Dit jaar kon er vanuit Melsbroek vertrokken worden maar eveneens vanuit Nijvel en dit dankzij de steun van de commandant van de provincie Waals-Brabant Kolonel van het Vliegwezen Olivier Degroote de voormalige tweede commandant van de 15 Wing. Opnieuw een succesvolle editie.

NAVO-top

Op 11 en 12 juli heeft een NAVO-top in Brussel plaats gevonden in aanwezigheid van de staatshoofden en

en stand-by six jours sur sept. Malheureusement, pendant la première période, ce sont surtout des missions de transport normal de passagers et de cargo qui ont été effectuées, mais peu de missions tactiques. La servicibilité générale des avions tournait autour des 70 pourcent ce qui peut être qualifié de très bon.

Le détachement belge avait en outre comme tâche la coordination de la sécurité pour tout le camp Senou occupé par des détachements bengalais, béninois, égyptiens, hollandais, sénégalais, tunisiens et suédois. Lors de la reprise des Suédois il s'avéra que la sécurisation du camp était vraiment déficiente. Après beaucoup de discussions avec toutes les parties concernées, un plan de sécurité a été rédigé et des exercices réguliers ont été organisés pour simuler des attaques de TAG (Terrorist Armed Groups, groupements terroristes armés) ce qui a considérablement amélioré la sécurisation du camp. Le commandant du BELTAD, le Lieutenant-colonel Aviateur Breveté d'Etat-Major Patrick 'Trikke' Degroot reçut pour ceci les félicitations du commandant de la MINUSMA, le Général-major belge Jean-Pierre Dekoninck. Good show !

Exercice tactique européen à Orléans

Le CH-10 (Matton, Van Den Hof) a participé du 21 mai au 1^{er} juin à l'exercice ETAP-C (European Tactical Airlift Program - Course) à Orléans en compagnie d'un A400M français et d'un CASA C-295 espagnol.



Cet exercice a été organisé et mené par le CIET (Centre d'Instruction des Équipes de Transport) français. Au cours de l'exercice, de nombreuses capacités militaires ont été étudiées et mises en oeuvre : planification, préparation et conduite des vols, parachutage de personnel et de matériel, vol à très basse altitude, engagement par des avions de chasse et par des systèmes d'armes sol-air, atterrissages sur terrain sommaire, vol en formation, opérations de nuit, ...

Le 1 juin les équipages français, belges et espagnols ont présenté leur savoir-faire aux autorités militaires et civiles invitées pour l'occasion pour ensuite participer à la cérémonie de remise de diplômes.

Indian Day

La 21^e édition de l'Indian Day s'est déroulée le 3 juin dernier. Environ 1400 motards y ont participé. Cette année il était possible de démarrer de Melsbroek mais également



de Nivelles et ceci grâce à la collaboration du commandant de la province du Brabant Wallon, le Colonel d'Aviation Breveté d'Administration Militaire Olivier Degroote l'ancien commandant en second du 15 Wing. Une fois de plus, une édition couronnée de succès.

Sommet OTAN

Les 11 et 12 juillet s'est tenu un sommet OTAN à Bruxelles en présence des chefs d'Etat et de gouvernements des nations participantes. Ce meeting put, pour la première fois, être organisé dans les nouveaux bâtiments du Quartier Général de l'OTAN.

Les nations suivantes ont dans ce cadre fait appel aux bons services de BruMil:

regeringsleiders van de deelnemende landen. Deze meeting kon voor de eerste keer in de nieuwe gebouwen van het NAVO-hoofdkwartier georganiseerd worden.

De volgende naties hebben in dat kader gebruik gemaakt van de goede diensten van BruMil:

- De Verenigde Staten van Amerika: naast de twee presidentiële B-747's (geparkeerd in Brucargo) werden niet minder dan 5 C-17's en 2 C-130's gebruikt om de nodige voertuigen, communicatieapparatuur en veiligheidsuitrustingen te vervoeren.
- Canada: 1 Airbus A310
- Turkije : 1 Airbus A330 en 1 Airbus A319
- Denemarken : 1 Challenger CL604
- Les Etats-Unis d'Amérique : en plus des deux B-747 présidentiels (stationnés à Brucargo), pas moins de 5 C-17 et de 2 C-130 ont été utilisés pour transporter les véhicules ainsi que les équipements de communication et de sécurité nécessaires.
- Canada : 1 Airbus A310
- Turquie : 1 Airbus A330 et 1 Airbus A319
- Danemark : 1 Challenger CL604
- Hongrie : 1 Airbus A319
- Italie : 1 Airbus A319
- Ukraine : 1 Airbus A319
- Suède : 1 Gulfstream G550



- Hongarije : 1 Airbus A319
- Italië : 1 Airbus A319
- Oekraïne : 1 Airbus A319
- Zweden : 1 Gulfstream G550





Défilé 21 juli

Traditiegetrouw heeft de 15 Wing deelgenomen aan het luchtdéfilé op 21 juli.

Dit jaar hebben één C-130 (CH-05) (Charlier, Van Nieuland), de A321 (Flamant, Beeckmans), de Falcon 900 (Coeckelberghs, Beulen) en één Embraer (CE-01) (Vandekerckhove, Huyghebaert) de show verzekerd.

Koninklijke vluchten

Op 26/27 mei heeft een Embraer (Vanhecke, Behets-Wydemans) onze Vorsten naar Kopenhagen gebracht om deel te nemen aan de festiviteiten georganiseerd in het Paleis van Frederiksborg ter gelegenheid van de vijftigste verjaardag van Prins Frederic, Kroonprins van Denemarken. Op 23 juni heeft een Embraer (Bekmezci, Behets-Wydemans) de Koning naar Moscow gebracht om de rode duivels te steunen in hun wedstrijd tegen Tunesië. Op 10 juli zijn onze Vorsten met een Embraer (Vandekerckhove, Deprez) naar Sint-Petersburg gevlogen om de rode duivels te steunen in hun wedstrijd tegen Frankrijk.

VIP's

Op 16 mei heeft een Embraer (Vanhecke, Deprez) onze Premier naar Sofia gebracht om deel te nemen aan de top EU- Westelijke Balkan. 's Anderendaags is hij teruggekeerd. Op 23 mei heeft een Embraer (Passagez, Deprez) onze Premier naar Northolt en Dublin gebracht. 's Anderendaags is hij teruggekeerd. Op 23 mei is de CHOD naar Wiesbaden met een Embraer (Vanhecke, Beguin) gevlogen, terug op 24 mei. Op 5 en 6 juni is onze Minister van Defensie vergezeld van een delegatie van de commissie Defensie en verschillende Belgische generaals naar Mali gevlogen met de A321 (Flamant, Paelinck). De delegatie heeft een bezoek gebracht aan onze militairen ontplooid in het kader van de MINUSMA met 2 NH-90's in noordoost Mali en in Bamako waar het detachement van de 15 Wing aanwezig is met één C-130. Op 7 juni heeft een Embraer (Rappelet, Vanhaeren) onze Premier naar Turijn gebracht. Hij is op 10 juni terug naar België gevlogen met een Embraer (Van Den Heuvel, Deprez). Op 13/14 juni heeft een Embraer (Vanhecke, Vandekerckhove)

Défilé du 21 juillet

Tradition oblige, le 15 Wing a participé au défilé aérien du 21 juillet.

Cette année les avions suivants ont assuré le spectacle : un C-130 (CH-05) (Charlier, Van Nieuland), l'A321 (Flamant, Beeckmans), le Falcon 900 (Coeckelberghs, Beulen) et un Embraer (CE-01) (Vandekerckhove, Huyghebaert).

Vols Royaux

Les 26/27 mai un Embraer (Vanhecke, Behets-Wydemans) a emmené nos Souverains à Copenhague afin de participer aux festivités organisées au Palais de Frederiksborg à l'occasion du cinquantième anniversaire du Prince Frederic, Prince Héritier du Danemark. Le 23 juin un Embraer (Bekmezci, Behets-Wydemans) a amené le Roi à Moscou pour y soutenir les diables rouges dans leur match contre la Tunisie. Le 10 juillet nos Souverains se sont envolés pour Saint-Petersbourg en Embraer (Vandekerckhove, Deprez) pour y soutenir les diables rouges dans leur match contre la France.

VIP's

Le 16 mai un Embraer (Vanhecke, Deprez) a emmené notre Premier Ministre à Sofia afin de participer au sommet UE-Balkans occidentaux. Retour en Belgique le lendemain. Le 23 mai un Embraer (Passagez, Deprez) a emmené notre Premier Ministre à Northolt et Dublin. Retour en Belgique le lendemain. Le 23 mai le CHOD s'est envolé vers Wiesbaden en Embraer (Vanhecke, Beguin), retour le 24 mai. Les 5 et 6 juin, notre Ministre de la Défense accompagné d'une délégation de la commission Défense et de plusieurs généraux belges s'est envolé pour le Mali avec l'A321 (Flamant, Paelinck). La délégation y a visité nos militaires déployés dans le cadre de la MINUSMA avec 2 NH-90 dans le nord-est du Mali ainsi qu'à Bamako où le détachement du 15 Wing est présent avec un C-130. Le 7 juin un Embraer (Rappelet, Vanhaeren) a emmené notre Premier Ministre à Turin. Il est rentré en Belgique le 10 juin en Embraer (Van Den Heuvel, Deprez). Les 13/14 juin un Embraer (Vanhecke, Vandekerckhove) a

onze Premier naar Berlijn gebracht om de problemen rond migratie en asielzoekers met de bondskanselier Angela Merkel te bespreken ter voorbereiding van de Europese top van 28/29 juni in Brussel.

Op 20 juni is onze Minister van Defensie met een Embraer (Passagez, Beguin) naar Lissabon gevlogen.

Op 16 juli heeft een Embraer (Rappelet, Desnyder) onze Minister van Defensie naar Carthago (Tunesië) gebracht.

Op 29 augustus is onze Minister van Defensie met een Embraer (Vandekerckhove, Beguin) naar Wenen gevlogen. Hij is 's anderendaags met de Embraer (Deprez, Bekmezci) teruggekomen die er de Minister van Buitenlandse Zaken gebracht had.

Evolutie witte vloot

Tot voor kort bestond de witte vloot uit de Falcon 900, twee Falcon 20, twee Embraer 145 en twee Embraer 135.

Al deze vliegtuigen worden geleidelijk aan uit dienst genomen en uiteindelijk vervangen door een leasingcontract. Voor wat betreft de Falcon 20's werd de CM-01 reeds in februari 2015 uit dienst genomen en de CM-02 volgde in december 2016. Een Embraer 145 (CE-04), die een grote inspectie diende te ondergaan, volbracht zijn laatste vlucht op 1 juni. De vlucht werd uitgevoerd door Luitenant-kolonel Vlieger Dominique 'Dommy' Van Den Heuvel en Majoor Vlieger François 'Pax' Passagez.

De vooruitzichten van uitdienstneming voor de resterende vliegtuigen zijn december 2018 voor de Falcon 900, in de loop van 2020 voor de CE-03 en eind 2020 voor de 2 Embraer 135.

Deze vloot zal worden vervangen door middel van een leasingcontract dat in oktober moet worden ondertekend. Het lastenboek voorziet, in régime, in de mogelijkheid om tussen 1600 en 2500 uur per jaar te vliegen volgens twee concepten:

emmené notre Premier Ministre à Berlin afin de discuter des problèmes des migrations et des demandeurs d'asile avec la chancelière Angela Merkel en préparation du sommet européen des 28/29 juin à Bruxelles. Le 20 juin notre Ministre de la Défense s'est envolé en Embraer (Passagez, Beguin) vers Lisbonne. Le 16 juillet un Embraer (Rappelet, Desnyder) a emmené notre Ministre de la Défense à Carthage (Tunisie). Le 29 août notre Ministre de la Défense s'est envolé en Embraer (Vandekerckhove, Beguin) vers Vienne. Il est revenu le lendemain avec l'Embraer (Deprez, Bekmezci) qui y a amené le Ministre des Affaires Etrangères.

Evolution de la flotte blanche

La flotte blanche était jusqu'il y a peu composée du Falcon 900, de deux Falcon 20, de deux Embraer 145 et deux Embraer 135.

Tous ces avions sont peu à peu retirés de service pour être remplacés à terme par un contrat de leasing. En ce qui concerne les Falcon 20, le CM-01 a été retiré de service



en février 2015, le CM-02 a suivi en décembre 2016. Un Embraer 145 (CE-04), lequel devait subir une grande inspection, a quant à lui effectué son dernier vol le 1 juin dernier, vol effectué par le Lieutenant-colonel Aviateur Dominique 'Dommy' Van Den Heuvel et le Major Aviateur François 'Pax' Passagez. Les prévisions de retrait de service pour les avions restants sont décembre 2018 pour le Falcon 900, courant 2020 pour le CE-03 et fin 2020 pour les 2 Embraer 135.

Cette flotte sera remplacée par un contrat de leasing qui devrait être signé en octobre prochain. Le cahier des charges prévoit, en régime, la possibilité de voler entre 1600 et 2500 heures par an suivant deux concepts : la mise à disposition d'avions via un pool OU l'attribution d'avions dédiés. Ces avions doivent avoir un rayon d'action d'au moins 7000 Km et être capables de transporter 16 VIP. Les prestations pourront être effectuées par du personnel du contractant, mais les avions doivent en outre pouvoir être opérés par des équipages de la Défense. Ce contrat devra par ailleurs prévoir la possibilité de disposer ponctuellement d'un avion de réserve et l'extension vers

de livraison van vliegtuigen via een pool OF de toewijzing van specifieke vliegtuigen. Deze vliegtuigen moeten een actieradius van ten minste 7000 km hebben en 16 VIP's kunnen vervoeren. De prestaties zullen door personeel van de contractant gevlogen kunnen worden maar de

vliegtuigen moeten ook door bemanningen van Defensie geopereerd kunnen worden. Dit contract moet ook voorzien in de occasionele beschikbaarheid van een reservevliegtuig en, indien nodig, de inzet van grotere vliegtuigen. Ten slotte moet het contract de eventuele aankoop van de toestellen op termijn door Defensie voorzien.

Dit contract zou tegen januari 2019 van kracht moeten zijn. Gezien de korte tijd die beschikbaar zal zijn tussen de ondertekening van het contract en de uitvoering ervan, moet nog worden bepaald hoe de conversie van de bemanningen zal worden georganiseerd.

de plus grands appareils si nécessaire. Enfin la possibilité d'acheter à terme les appareils doit être prévue.

Ce contrat devrait être mis en place dès janvier 2019. Vu le peu de temps qui sera disponible entre la signature du contrat et sa mise en place, il restera à définir comment la conversion des équipages sera organisée.

70 years 15 Wing – 70 years 21 Sqn – 45 years C-130

De 15 Wing en het 21^{ste} Smaldeel werden 70 jaar geleden gesticht. Bovendien zijn de eerste C-130's 45 jaar geleden in Melsbroek aangekomen.

Om deze evenementen te vieren hebben de CH-10 en de CE-02 een speciaal beschildering gekregen.

70 years 15 Wing – 70 years 21 Sqn – 45 years C-130

Cette année, il y a 70 ans que le 15 Wing et la 21^e Escadrille ont été créés. De plus les premiers C-130 sont arrivés à Melsbroek il y a 45 ans.

Pour saluer ces événements le CH-10 et le CE-02 ont reçu une peinture spéciale.



BBQ Restore 2018

