



DAKOTA

News

76
Feb
2019



**Out :
CH-10**

MRTT
(Multi Role Tanker Transport)

FATAC



In dit nummer:

Dans ce numéro:



Blz 3
Page 3

Woord van de voorzitter
Mot du Président

Blz 4
Page 4

Inside Dakota

Blz 8
Page 8

Wij waren er bij
Nous y étions

Blz 13
Page 13

In memoriam BrigGen VI b.d. laforce
Au revoir Gen de brigade Avi e.r. Laforce

Blz 15
Page 15

Joris Malliet

Blz 19
Page 19

Atlas Story, part 25

Blz 22
Page 22

Infrastructuur voor aankomst A400M in 2020
Travaux Infra pour arrivé du A400M en 2020

Blz 25

15 Wing Today

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

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoeben,
Jos Ackermans, André Janssens,
Mike Arren, Marc Philips, J.L. Lejeune

Layout : André Janssens

Vertaling : Isabelle Scheyvaerts,
Gilbert Desmet, 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, 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



Mot du président

Traduction Isabelle Hadermann - Scheyvaerts

Ik hoop dat u allen genoten hebt van de eindejaarsfeesten en uw vele goede voornemens ongeschonden de eerste maand hebben overleefd. Onze intentie om u ook dit jaar drie mooie Dakota News nummers aan te bieden staat alleszins nog vast.

Dit is ook het moment om even terug te kijken op 2018 en wat dit betekent heeft voor onze vereniging. Het goede nieuws was dat in 2018 het aantal groepsbezoeken en bezoekers groter was dan de twee jaren daarvoor. En dit ondanks de nog steeds in voege zijnde veiligheidsmaatregelen. Ook ons ledenaantal is stabiel gebleven en onze Dakota News wordt nog altijd naar meer dan vierhonderd brievenbussen gestuurd. En tijdens ons jaarlijks ledenfeest in oktober schoven honderd deelnemers mee aan tafel om te genieten van het Breugel banket. We mogen ons gelukkig achten dat we zoveel trouwe steunende leden hebben en ik wil hen hiervoor van harte bedanken.

Anderzijds is het voor onze Dakota familie ook een droevig jaar geweest. In de loop van dit jaar verloren we namelijk vier van onze zesendertig effectieve leden door overlijdens. Ik breng u nog even hun namen in herinnering: Rita Deneve, luitenant-kolonel vlieger b.d. Jacques de Brouwer, José Dechambre en Guy De Boelpaep. We zullen ze niet vergeten. Daarenboven betreurden we ook het recente overlijden van twee trouwe en speciale leden namelijk brigade-generaal vlieger b.d. Albert Laforce en luitenant-kolonel vlieger b.d. Piet Claes.

Maar het leven gaat verder ook in onze vereniging en dus hebt u nu Dakota News 76 in uw handen. U bent natuurlijk vertrouwd met onze standaard rubrieken en daar ga ik niet verder op in. Dankzij een van onze leden, Serge Verbeeck, kunnen we u een interessant interview brengen van Joris Malliet die in 1945 als vrijwilliger ingelijfd werd in de RAF en kort daarna gestationeerd werd in Evere. Een verhaal van Jan Baras gehaald uit het succesvolle boek "We waren erbij" en uitgegeven door de vzw Dakota brengt ons terug naar een woelige periode in Kongo. En tot slotte beschrijft onze medewerker Jean-Louis Lejeune u in detail welke belangrijke transformaties de 15 Wing zal ondergaan voor de aankomst van de A400M in 2020.

Laat me eindigen om u allen een gelukkig en voorspoedig jaar 2019 toe te wensen en u uit te nodigen ons verder te blijven steunen door uw lidgeld voor het jaar 2019 te storten.

René Hoeben
Voorzitter

J'espère que vous avez bien profité des fêtes de fin d'année et que vos nombreuses bonnes intentions sont restées intactes après ce premier mois. De notre côté, notre intention de vous présenter cette année trois beaux numéros du Dakota News demeure intacte.

C'est aussi le moment de revenir sur 2018 et de voir ce que cette année a signifié pour notre association. La bonne nouvelle est que nous avons accueilli plus de groupes de visiteurs et de visiteurs individuels que durant les deux années précédentes. Ceci malgré les mesures de sécurité toujours en vigueur. Le nombre de membres affiliés est resté stable et notre Dakota News est encore toujours expédié vers plus de quatre cents boîtes aux lettres. Et lors de notre événement annuel en octobre, cent membres se sont mis à table pour déguster notre festin bruegélien. Nous pouvons nous estimer heureux d'avoir autant de membres qui nous soutiennent sans discontinuer et je les en remercie de tout cœur.

D'autre part, notre famille Dakota a également vécu une année empreinte de tristesse. Durant 2018, nous avons perdu quatre de nos trente six membres effectifs. Pour mémoire : Rita Deneve, le lieutenant-colonel aviateur e.r. Jacques de Brouwer, José Dechambre et Guy De Boelpaep. Nous ne les oublierons pas. De plus nous déplorons le décès récent de deux de nos membres fidèles et chers à nos cœurs : le général de brigade aviateur e.r. Albert Laforce et le lieutenant-colonel aviateur e.r. Piet Claes.

Mais la vie continue et il en va de même pour notre association. Voici donc le Dakota News 76. Vous êtes tous habitués à nos rubriques habituelles et je passerai donc au sujet suivant. Grâce à l'un de nos membres, Serge Verbeeck, nous vous livrons une interview intéressante de Joris Malliet qui fut enrôlé en 1945 comme volontaire à la RAF et ensuite stationné à Evere. Une histoire de Jan Barras, extraite du livre à succès « Nous y étions », publié par notre asbl Dakota, nous replonge dans une période agitée au Congo. Pour finir, notre collaborateur Jean-Louis Lejeune nous décrit en détail les transformations importantes qui interviendront au 15 Wing pour l'arrivée du A400M en 2020.

Je termine en vous souhaitant une bonne et heureuse année 2019 et vous invite à poursuivre votre soutien à notre association en versant votre cotisation pour cette nouvelle année.

René Hoeben
Président



Inside Dakota

Door Rene Hoeben, Jos Ackermans, Axel Vermeesch, Etienne Stevens.

Par Rene Hoeben, Jos Ackermans, Axel Vermeesch, Etienne Stevens.

Activiteiten

Sinds het verschijnen van DAKOTA News 75 hebben Hubert en Monica 11 groepsbezoeken opgevangen. Jean ontving 5 keer de Sabena Modellers Club, en 4 keer de Para's. De Old Timers kwamen ook 4 keer aperitieven in ons centrum.

Spijtig genoeg hebben wij in deze periode alweer afscheid moeten nemen van enkele gewaardeerde medewerkers, en belangrijke (ex)leden.

Op 6 oktober woonde onze directeur Jos Ackermans in Zichem de uitvaartmis bij van erekolonel vlieger o.r. "Piet" Claes, geboren op 24 december 1939, en thuis vredig overleden na een maandenlange strijd op 27 september 2018. Hij maakte van bij de oprichting deel uit van het bestuur van onze DAKOTA. Onder impuls van Jo Huybens publiceerde hij in 1992 de geschiedenis van de 15 Wing. In 2008 werkte hij die bij in een mooi ingebonden boek. Hij was eveneens redacteur van ons DAKOTA-tijdschrift, en zorgde ervoor dat de eerste 10 exemplaren (van 1995 tot eind 1999) gedrukt konden worden door DKM Evere (Drukkerij van de Krijgsmacht Evere). Tot hij moest afhaken om gezondheidsredenen in 2012 bleef hij een trouw lid. Wij zijn hem dankbaar voor zijn inzet.

Op woensdag 31 oktober vertegenwoordigde onze directeur DAKOTA op de uitvaartliturgie van Brigadegeneraal Vlieger



o.r. Albert "Pitje" Laforce, aan wie onze voorzitter verder in dit nummer een speciale bijdrage wijdt.

Op dinsdag 20 november namen bijna al onze effectieve leden in het crematorium van Zemst afscheid van onze vriend en trouwe medewerker José Dechambre, geboren op 28 februari 1932, en overleden op 12 november. Hieronder het "In Memoriam", geschreven

Activités

Depuis la publication du DAKOTA News 75, Hubert et Monica ont reçu 11 visites de groupes. Jean a reçu 5 fois le Sabena Modellers Club, et 4 fois les Paras. Les Old Timers sont également venus prendre leur apéritif 4 fois dans notre centre.

Malheureusement, au cours de cette période, nous avons de nouveau dû dire au revoir à certains de nos précieux collaborateurs et (anciens) membres importants.

Le 6 octobre, notre directeur Jos Ackermans a assisté à la messe funéraire du colonel aviateur honoraire "Piet" Claes, né le 24 décembre 1939 à Zichem et mort paisiblement à la maison après des mois de combat, le 27 septembre 2018. Il était membre du conseil d'administration de notre DAKOTA dès sa fondation. En 1992, sous l'impulsion de Jo Huybens, il publie l'histoire du 15 Wing. En 2008, il l'a mis à jour dans un beau livre relié. Il a également été rédacteur en chef de notre magazine DAKOTA et s'est assuré que les 10 premiers exemplaires (de 1995 à fin 1999) ont pu être imprimés par l'Imprimerie IFA à Evere. Jusqu'à ce qu'il dût arrêter pour des raisons de santé en 2012, il est resté un membre loyal. Nous lui sommes reconnaissants de son engagement.



Le mercredi 31 octobre, notre directeur a représenté notre DAKOTA à la Liturgie funèbre du Général de Brigade Aviateur e.r. Albert "Pitje" Laforce, à laquelle notre président a dédié une contribution spéciale.

Le mardi 20 novembre, au crematorium de Zemst, presque tous nos membres effectifs ont dit au revoir à notre ami et fidèle collègue José Dechambre, né le 28 février 1932 et mort le 12 novembre. Ci-dessous le "In Memoriam", écrit par son ami et collègue Etienne Stevens. José et lui étaient les derniers survivants

door zijn vriend en collega Etienne Stevens. Hij en José waren de enige overlevenden van de originele ploeg van 6 vrijwilligers van het "C-119 Restore Team", waar ook Bob Vanden Bossche, Marcel Vandemeersche, Jules Scheyltjens en Hector "Pierre" De Mol deel van uit maakten.

"De militaire carrière van José DECHAMBRE was veelvoudig. Hij begon als motor techniek bij de Belgische Luchtmacht en ging naar "Belgisch Congo" als boordwerktuigkundige op DC3. Na de gebeurtenissen bij de onafhankelijkheid keerde hij terug naar België om er zijn militaire carrière voort te zetten op DC6. Na 20 jaar in de 15 Wing vertrok hij met pensioen en werd hij "Staff Manager" bij het bedrijf "Abelag". Op verzoek van Kol.



VI. Huybens contacteerde ik hem in 1995 om samen "onze C119" te restaureren. Zo werd hij een van de 6 stichtende leden van deze ploeg. Hij was een vriendelijke man, altijd bereid om goede raad te geven. Zijn ervaring met allerlei soorten vliegtuigen kwam ons goed van pas, vooral toen de DC3 opnieuw gemonteerd moest worden. Tijdens onze wekelijkse

bijeenkomsten op maandag, wisselden wij herinneringen uit over onze verschillende zendingen binnen de 15 Wing, en de personen die we er leerden kennen in allerhande specialiteiten. Spijtig genoeg liet zijn gezondheidstoestand hem de laatste tijd niet meer toe elke maandag aanwezig te zijn, en zijn bezoeken werden steeds zeldzamer."

Wij wensen onze vriend José een goede vlucht op zijn laatste reis die hij op 12 november ondernam, en bieden zijn echtgenote Liliane, zijn twee dochters en zijn kleinkinderen onze diepste gevoelens van vriendschappelijk medeleven aan bij dit droevig heengaan.

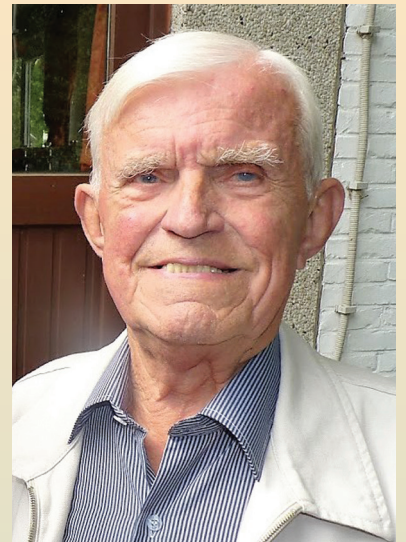
Op zaterdag 1 december waren wij opnieuw talrijk aanwezig in de overvolle parochiekerk van Kortenberg om er afscheid te nemen van Guy De Boelpaep, geboren op 27 juni 1959, en onverwacht overleden op 23 november 2019. Hij begon zijn carrière in de 15 Wing als chauffeur MT. Zijn inzet daar viel op, en zo werd hij spoedig gekozen als chauffeur van de korpsoverste. Eerst van kolonel Blume tot 1980, kolonel Gouters tot '82 en dan van kolonel Hoeben, onze voorzitter, tot 1984. Zij apprecieerden allemaal zijn uitzonderlijk plichtsbewustzijn, geduld en discretie. Eind jaren 80 vinden wij hem terug als toegewijd chauffeur in de AML (nu BRUMIL) en bij de Duty crew. Na zijn op



pensioen stelling kwam hij ons regelmatig bezoeken en stak hij een handje toe waar dat nodig was. Op voorstel van onze voorzitter werd hij tijdens de algemene vergadering van 20/02/2017 weerhouden als effectief lid. Sindsdien konden wij op elk moment beroep doen op Guy als vrijwillig medewerker in de ontvangstruimte. De dag voor zijn overlijden was hij nog samen met ons in Dakota. Wij zullen deze fijne man erg missen.

de l'équipe originale de 6 volontaires du "C-119 Restore Team", dont Bob Vanden Bossche, Marcel Vandemeersche, Jules Scheyltjens et Hector "Pierre" De Mol faisaient également partie.

La carrière militaire de José DECHAMBRE fut multiple. Il commença comme mécanicien moteur dans la force aérienne belge et partit ensuite au "Congo belge" comme mécanicien navigant sur DC3. Après les événements de l'indépendance, il revint en



Belgique et continua sa carrière sur DC6. Après 20 ans de service, il prit sa pension pour rejoindre la firme « Abelag » comme « Staff manager ». Je l'ai revu en 1995, suite à la demande du colonel aviateur Huybens pour former une équipe afin de reconstruire le C119. Il fut un des 6 membres fondateurs de celle-ci. Ce fut un homme jovial et toujours prêt à donner de bons conseils. Sans oublier que par son expérience sur certains types d'avions, il put nous en donner certains, surtout lors du remontage du DC3. Lors de nos rencontres du lundi, nous nous remémorions nos différentes missions faites au sein du 15 Wing, ainsi que les différentes personnes que nous avons connues dans les différentes spécialités. Ces dernières années, son état de santé ne lui permettait plus de venir tous les lundis et sa présence devenait de plus en plus rare. Notre ami José a pris son dernier avion afin d'entreprendre son dernier voyage. Bon vol José.

Nous présentons à son épouse Liliane, à ses deux filles et à ses petits-enfants nos plus profonds sentiments d'amitiés.

Le samedi 1er décembre, nous étions à nouveau nombreux dans l'église paroissiale surpeuplée de Kortenberg pour dire au revoir à Guy De Boelpaep, né le 27 juin 1959, et mort inopinément le 23 novembre 2019. Il a commencé sa carrière au 15 Wing comme chauffeur MT. Son engagement est frappant et il est rapidement choisi comme chauffeur du Chef de Corps. D'abord du colonel Blume jusqu'à 1980, du colonel Gouters à 1982 et ensuite du colonel Hoeben, notre président, à 1984. Ils ont tous apprécié son sens exceptionnel du devoir, sa patience et sa discrétion. A la fin des années 80, nous le retrouvons comme chauffeur AML (maintenant BRUMIL) et

au Duty Crew. Après sa retraite, il venait nous rendre visite régulièrement et nous donnait un coup de main si nécessaire. Sur proposition de notre président, il a été nommé membre effectif lors de l'assemblée générale du 20/02/2017. Depuis, nous pouvions faire appel à Guy en tout temps comme bénévole à la réception. La veille de sa mort, il était encore ensemble avec nous au Dakota. Cet homme gentil nous manquera beaucoup.

Gelukkig waren er in deze periode ook enkele andere vermeldenswaardige evenementen

Op zaterdag 15 september organiseerde het gemeentebestuur van Steenokkerzeel zijn jaarlijkse "Dag van de nieuwe inwoner". Hubert en Monica zorgden opnieuw voor de opvang/briefing en rondleiding van een honderdtal bezoekers, verdeeld over 2 groepen.

Herdenking crash C-119 in Veckerhagen

Op dinsdag 25 september 2018, 53 jaar na het ongeval met de C-119 CP-19 op 22 oktober 1965, vond de eerste herdenking plaats voor de slachtoffers: vijf beman-

Heureusement, il y a eu d'autres événements dignes de mention au cours de cette période

Le samedi 15 septembre, la commune de Steenokkerzeel a organisé sa "Journée du nouvel habitant" annuelle. Hubert et Monica ont de nouveau assuré l'accueil/le briefing et la visite guidée d'une centaine de visiteurs, répartis en deux groupes.

Commémoration du crash C-119 à Veckerhagen

Le mardi 25 septembre 2018, 53 ans après l'accident du C-119 CP-19, le 22 octobre 1965, la première commémoration des victimes a eu lieu: cinq membres d'équipage du 15 Wing et trois parachutistes.



ningsleden van de 15 Wing en drie parachutisten. De herdenking kwam er op initiatief van de vereniging van oudgediende paracommando's "Keep The Spirit Alive" (KTSA) en de familie van kapitein Luc Mommer, de boordcommandant van de verongelukte C-119. Een vijftigtal familieleden en vrienden van de slachtoffers kwamen samen in het dorpje Veckerhagen gelegen in de vallei van de Weser (een deel van het IJzeren Gordijn tijdens de Koude Oorlog). Gedurende een sobere korte plechtigheid werd een herinneringskruis met de acht namen van de slachtoffers opgericht niet ver van de plaats waar het vliegtuig neerstortte.

De 15 Wing was er vertegenwoordigd door luitenant-kolonel Vlieger P. De Groot en kapitein A. Bezensek. Voor onze vereniging waren de vrijwilligers Axel Vermeesch en Marc Henne aanwezig.

(Het ongeval C-119 in Veckerhagen werd al behandeld in DAKOTA News nr 32 van september 2005)

Op donderdag 4 oktober werden de Old Timers vergast op een interessante briefing door Stefaan Wolput over de beklimming van "zijn Everest" (zie artikel in DAKOTA News Nr 74 van juni 2018)

Op vrijdag 19 oktober organiseerden wij ons traditioneel Breugelfeest. Wij waren exact met 100 deelnemers om in een kameraadschappelijke sfeer te genieten van het uitstekend warm/koud buffet, zoals altijd voorbereid door het Messpersoneel van de 15 Wing.

Op vrijdag 26 oktober 2018 organiseerden de "Old Timers" en 15 Wing samen de Remembrance Day voor de slachtoffers van ongevallen met onze militaire transportvliegtuigen sinds 1947. Een eerste bloemenhulde had plaats bij de Vliegrop 15 Wing aan de herdenkingsplaat van het ongeluk met de C-130 CH-06 in Eindhoven op 15 juli 1996. Daarna werd in de kapel

Cette commémoration a été organisée à l'initiative de l'association des vétérans des para commando "Keep The Spirit Alive" (KTSA) et de la famille du capitaine Luc Mommer, le commandant de bord du C-119 accidenté.

Une cinquantaine de membres de la famille et d'amis des victimes se sont réunis dans le village de Veckerhagen situé dans la vallée de la Weser (partie du rideau de fer pendant la guerre froide). Au cours d'une cérémonie sobre et courte, une croix commémorative portant les huit noms des victimes a été placée non loin de l'endroit où l'avion s'est écrasé.

Le 15 Wing y était représenté par le lieutenant-colonel P. De Groot et le capitaine A. Bezensek. Pour notre association, les bénévoles Axel Vermeesch et Marc Henne étaient présents. (L'accident C-119 à Veckerhagen a déjà été traité dans DAKOTA News No 32 de septembre 2005)

Le jeudi 4 octobre, Stefaan Wolput donnait un briefing très intéressant aux Old Timers sur l'ascension de "son Everest" (voir article dans DAKOTA News n° 74 de juin 2018).

Le vendredi 19 octobre, nous avons organisé notre fête Breughélienne traditionnelle. Nous étions exactement 100 participants dans une ambiance de camaraderie pour profiter de l'excellent buffet chaud/froid, comme toujours préparé par le personnel du Mess du 15 Wing.

Le vendredi 26 octobre 2018, les "Old Timer" et le 15 Wing ont organisé ensemble le Remembrance Day pour les victimes des accidents avec nos avions de transport militaires depuis 1947.

Un premier dépôt de fleurs a eu lieu près du Groupe de Vol du 15 Wing, à la plaque commémorative de l'accident avec le C-130 CH-06 à Eindhoven, le 15 juillet 1996. Ensuite, en présence d'une centaine d'invités, un service religieux a été célébré dans la chapelle de Groenveld, encadré musicalement à l'orgue par Francis Lantin.

De la chapelle, la compagnie s'est rendue au mémorial en



van Groenveld
een eredienst
opgedragen,
muzikaal omlijst
door Francis Lantin
aan het orgel, en
bijgewoond door
een honderdtal
genodigden.
Van de kapel trok
het gezelschap
naar het ereplein
voor de hulde aan
alle slachtoffers
van de acht
vliegtuigongevallen
van de 15 Wing.

Na de toespraak van kolonel Tanguy Flamant, bevelhebber van de 15 Wing, vond de bloemenhulde plaats. Samen met de heer Dominique Mommer legde ons bestuurslid Axel Vermeesch de bloemenkrans van onze "DAKOTA" neer. De receptie vond plaats in onze ontmoetingsruimte, waar enkele van onze vrijwilligers alles in het werk stelden om de honderd genodigden te voorzien van een drankje en een hapje. Tenslotte genoten de meesten van een "Congolese moambe" in de mess.

Nieuwjaars "Cheese & Wine"

Onze traditionele "Cheese & Wine" voor de Dakota-vrijwilligers vond plaats op maandag 7 januari 2019. Het was de uitstekende gelegenheid om na te praten over onze verwezenlijkingen van 2018 en om projecten voor 2019 te bespreken. We waren zeer vereerd dat de commandant van de 15 Wing en erevoorzitter van de vzw Dakota, kolonel Vlieger Ir Tanguy Flamant aanwezig was op deze activiteit.

DAKOTA dankt:

Dominique Mommer: die ons resten/stukken schonk van de C-119 CP-19 waarvan zijn oom Luc Mommer piloot was toen die op 25 oktober 1965 neerstortte in Veckerhagen.

Maurice Reymen: voor het schenken van de boeken "De verovering van het luchtruim" uitgeven door ARTIS in 1955 en "The Douglas DC3" door L. Morgan in 1960.

Financiële giften:

CURIEUS KORTENBERG

voor hun genereuze gift na hun bezoek op 11 oktober Mw VAN STEELANT Yolande, Mr DESMET Florent en GABRIEL Lionel voor hun vrijgevigheid bij storting van hun lidgeld. BAF Ladies Club voor hun jaarlijkse gift, ondanks het feit dat hun traditionele "Ladies Kerstthee" niet kon doorgaan in onze ontvangstruimte wegens falende verwarming.

Ledenbijdrage voor 2019

Wij verzoeken u uw bijdrage van 15 euro voor 2019 te willen overmaken op ons rekeningnummer **BE11 4381 0641 2148**.

Wij danken u bij voorbaat. Leden die wensen dat Dakota News naar hun adres in het buitenland wordt opgestuurd, worden verzocht 30 euro te storten om de hoge verzendingskosten te dekken. Ter herinnering: voor leden van de Old Timers is gecombineerd lidmaatschap "Old Timers 15 Wing" en "Dakota Documentatiecentrum 15 Wing" nog steeds mogelijk door storting van 28 euro op rekening 751-2039574-92 van "Old Timers 15 Wing".

l'honneur de toutes les victimes des huit accidents d'avion du 15 Wing. Après le discours du colonel Tanguy Flamant, commandant du 15 Wing, l'hommage aux fleurs a eu lieu. Axel Vermeesch, membre de notre conseil d'administration, a déposé avec monsieur Dominique Mommer la couronne de fleurs de notre "DAKOTA".

La réception s'est déroulée dans nos installations, où certains de nos bénévoles ont fait de leur mieux pour offrir à la centaine d'invités une collation et une boisson. Enfin, la plupart d'entre eux ont profité d'une "moambe congolaise" au mess.

"Fromage & Vin" de Nouvel An

Notre traditionnel "Fromage & Vin" pour les bénévoles du



Dakota a eu lieu le lundi 7 janvier 2019. Ce fut une excellente occasion de parler de nos réalisations de 2018 et de discuter des projets pour 2019. Nous avons été très honorés de la présence à cette activité du commandant du 15 Wing et président honoraire de l'ASBL Dakota, le colonel aviateur Tanguy Flamant.

DAKOTA remercie :

Dominique Mommer : qui nous a remis les restes du C-119 CP-19 que son oncle, Luc Mommer, pilotait lors de l'accident du 25 octobre 1965 à Veckerhagen.

Maurice Reymen : pour le don des livres "De verovering van het luchtruim" publié par ARTIS en 1955 et "The Douglas DC3" par L. Morgan en 1960.

Dons financiers :

CURIEUS KORTENBERG

pour leur généreux don après leur visite du 11 octobre. Mme VAN STEELANT Yolande, Mrs DESMET Florent et GABRIEL Lionel pour leur générosité dans le paiement de leurs cotisations. BAF Ladies Club pour leur cadeau annuel, malgré le fait que leur traditionnel "Ladies Christmas Tea" n'a pas pu se dérouler dans nos installations à cause d'une panne de chauffage.

Cotisation des membres pour 2019

Nous vous demandons de verser votre cotisation de 15 euros pour 2019 sur notre compte **BE11 4381 0641 2148**.

Nous vous remercions d'avance. Les membres qui souhaitent que Dakota News soit envoyé à leur adresse à l'étranger sont priés de payer 30 euros pour couvrir les frais de port élevés. Pour rappel : pour les ayants droit, l'adhésion combinée "Old Timers 15 Wing" et "Dakota Documentation Centre 15 Wing" est toujours possible en virant 28 euros sur le compte 751-2039574-92 de "Old Timers 15 Wing".

FATAC



We waren erbij! Nous y étions !

Inleiding

In juni 1964 stond de Republiek Congo op de rand van de afgrond. Het reusachtige land was voor meer dan de helft in handen van rebellen. In die tijd werd een klein leger, omkaderd en bevolen door Belgische officieren en onderofficieren belast met de opdracht het ganse grondgebied terug onder het centrale gezag te brengen. Dit leger was samengesteld uit huurlingen, gewezen Katangese gendarmes teruggekomen uit ballingschap in Angola, en enkele overblijfselen van het Nationaal Congolees Leger.

Met de hulp van de Amerikanen werd eveneens een "Force Aérienne Tactique" opgericht. De gevechtsvliegtuigen werden gevlogen door huurlingen, voornamelijk Cubanen. Voor de DC3 transportvliegtuigen en helikopters geleverd door de USA werd een beroep gedaan op Belgische militaire piloten.

In de lente van 2016 publiceerde de vzw Dakota, Documentatiecentrum van de 15 Wing en de vzw Belgische Vereniging van Veteranen en Compagnons van de Ommeganck het boek "Wij waren erbij", het verhaal van een periode in de geschiedenis van de 15 Wing Luchttransport van Melsbroek en de Flight Helikopters van Koksijde, waarover gedurende tientallen jaren officieel weinig of niet gesproken mocht worden. Het is de geschiedenis van de vele vrijwilligers die onder zachte of minder zachte dwang vanaf juni 1964 tot juli 1967 door de toenmalige overheid naar onze ex-kolonie Congo gestuurd werden.

Het boek dat verscheen in het Nederlands en het Frans was een onverwacht succes. Tot op heden werden meer dan 700 exemplaren verkocht. Er zijn nog boeken beschikbaar en om onze nieuwe leden kennis te laten maken met dit interessante boek brengen we in dit nummer een uittreksel. Het is het verhaal van Jan Baras, een van onze leden, over zijn belevenissen tijdens zijn eerste periode in de FATAC.

Negen weken onderweg met Jan Baras



Dick Holm, Paul Van Casteren, Jan Baras

Introduction

En juin 1964, la République du Congo était au bord du gouffre. Plus de la moitié de l'immense pays était aux mains des rebelles. A cette époque, une petite armée, encadrée et commandée par des officiers et sous-officiers belges, était chargée de ramener l'ensemble du territoire sous l'autorité centrale. Cette armée était composée de mercenaires, d'anciens gendarmes katangais de retour d'exil en Angola et de quelques restes de l'Armée nationale congolaise.

Avec l'aide des Américains, une «Force aérienne tactique» est également mise sur pied. Les chasseurs étaient pilotés par des mercenaires, principalement des Cubains. Pour les avions de transport DC3 et les hélicoptères fournis par les Etats-Unis, les pilotes militaires belges ont été appelés.

Au printemps 2016, l'ASB Dakota vzw, Centre de documentation du 15 Wing et l'Association Belge des Vétérans et Compagnons de l'Ommeganck ont publié le livre «Nous y étions», le récit d'une période dans l'histoire du transport aérien du 15 Wing de Melsbroek et des hélicoptères de Koksijde, dont on ne pouvait parler officiellement pendant des décennies. C'est l'histoire des nombreux volontaires qui, sous une pression douce ou moins douce, ont été envoyés par le gouvernement de l'époque dans notre ancienne colonie du Congo de juin 1964 à juillet 1967.

Le livre paru en néerlandais et en français a connu un succès inattendu. A ce jour, plus de 700 exemplaires ont été vendus. Il y a encore des livres disponibles et pour présenter ce livre intéressant à nos nouveaux membres, nous publions un extrait dans ce numéro? C'est l'histoire de Jan Baras, l'un de nos membres, à propos de ses expériences durant sa première période à la FATAC.

Neuf semaines avec Jan Baras

Le 13 janvier 1965, le navigateur Jan Baras part au Congo pour une période de deux mois. Le 18 mars, il atterrira à nouveau à Melsbroek. Avec son équipage il passe neuf semaines intensives au sein de la FATAC avec en point fort le sauvetage d'un agent de la CIA.

Voyage vers Kamina

Dans le courant de l'après-midi du 13 janvier 1965, nous quittons Melsbroek pleins de courage, direction Kamina à bord d'un DC-6. Ce sera un long voyage vu que l'avion est chargé au maximum. De ce fait, le carburant à bord est plutôt limité et il faudra en reprendre à plusieurs reprises en cours de route. En outre, le gouvernement Tshombe n'est pas très populaire dans le reste de l'Afrique étant donné qu'il a fait appel à des interventions étrangères ainsi qu'à des mercenaires pour combattre la rébellion des Simbas. Par conséquent, le survol de la plupart des

Van 13 januari 1965 vertrekt navigator Jan Baras voor een periode van twee maanden naar Congo. Hij zal op 18 maart terug landen op Melsbroek. Met zijn bemanning beleeft hij negen intensieve weken in de FATAC met als hoogtepunt de redding van een CIA-agent.

Reis naar Kamina

In de namiddag van 13 januari 1965 vertrekken we vanuit Melsbroek vol goede moed aan boord van een DC-6 naar Kamina. Het wordt een lange reis omdat het vliegtuig geladen is tot op zijn maximumgewicht, waardoor de brandstof aan boord eerder beperkt is en er onderweg enkele keren zal

pays que nous devrions normalement survoler nous est interdit, ce qui nous oblige à faire quatre escales pour nous ravitailler en carburant. Notre route passe par Séville, Las Palmas aux îles Canaries, Dakar et Lagos. Le 14 janvier au début de la soirée, nous atterrissons à Lagos pour un dernier ravitaillement et y passer la nuit.

Le lendemain, nous volons vers Léopoldville. En cours de route, quelques positions qui ne sont pas trop fiables, nous sont transmises. La réserve de carburant ne nous permet pas d'atteindre notre but par l'océan Atlantique et l'embouchure du Congo, nous devons donc adapter notre plan de vol. Ceci

ETAT DU KATANGA

ATTESTATION D'IMMATRICULATION

N° 287

Vol. II F° 36

TEMPORAIRE

INSCRIPTION aux registres de la population

A exhiber à toute réquisition de l'Autorité

NOM : BARAS

Prénoms : Jan Joseph

Né à : LEUVEN

Le : 10 Mai 33

Etat civil (1) : M

Filiation : HEMELAERS Emma
P. Jozef M. COOSEMANS Antoinette

Domicilié à : HEVERLEE

Rue : Keibergstraat N° 103

Profession : Techn.

Nationalité : Belge

(2) Nom du conjoint ou de l'ex-conjoint, même en cas de décès ou divorce

INSTRUCO-GUIDA-LEOPOLDVILLE 31278

Signature du porteur: Jan Baras

Délivré à : Kamina

Le : 28/1/65

Le Préposé

moeten bijgetankt worden. Daarenboven is de regering Tshombe niet erg populair in de rest van Afrika omdat zij beroep doet op buitenlandse interventies en huurlingen om de rebellie van de Simba's te bestrijden. Daarom wordt ons het overvliegen van en het landen in de meeste landen onderweg verboden, wat ons verplicht vier tussenlandingen te maken om bij te tanken. Onze route verloopt via Sevilla, Las Palmas op de Canarische Eilanden, Dakar en Lagos. Wij landen in Lagos op 14 januari in de vooravond om bij te tanken en te overnachten.

De volgende dag vliegen we door naar Leopoldstad. Er worden onderweg wel een paar posities doorgegeven die niet al te correct zijn. De brandstofvoorraad laat ons niet toe om via de Zuid-Atlantische Oceaan en de monding van de Congo-stroom onze bestemming te bereiken zodat het nodig is om af te wijken van het vluchtplan. Dit is geen groot probleem, want de controle van het luchtverkeer is eerder symbolisch. Op 16 januari landen wij eindelijk op de basis van Kamina.

Op BAKA is het zeer druk. De bemanningen en technici die wij moeten aflossen zijn uiteraard nog ter plaatse zodat we voorlopig ons plan moeten trekken in het luchthavengebouw om te overnachten. Veel tijd om kennis te maken met de basis krijgen wij niet want de volgende dag vertrekken wij al op zending. Onze bemanning voor de FATAC was voor het vertrek uit Melsbroek reeds aangeduid: piloot Bernard

ne pose pas de gros problèmes, car le contrôle du trafic aérien est plutôt symbolique. Le 16 janvier, nous atterrissons sur la base de Kamina.

Il y a beaucoup d'animation à BAKA. Bien sûr, les équipages et les techniciens que nous devons relever sont encore sur place, de sorte que nous devons nous débrouiller pour passer la nuit dans le bâtiment de l'aéroport. Nous ne disposons pas de beaucoup de temps pour nous familiariser avec la base, car le lendemain nous partons déjà en mission. Notre équipage FATAC était déjà désigné avant le départ de Melsbroek : pilote Bernard Cruysmans, navigateur Jan Baras, radio de bord Jacques Fraipont et technicien de bord Lucien Lenoir.

Le «milk run »

Comme première mission, nous volons ce qu'on appelle le « milk run », le ravitaillement des mercenaires et des garnisons ANC stationnés à Kabalo, Kongolo et Kindu. Ils aiment bien nous voir arriver. Ils dépendent totalement du transport par air pour leur ravitaillement, car le transport par route ou par rail est pratiquement inexistant durant cette période. Etant donné les conditions de guerre, le réseau routier est impraticable et dangereux. La présence des mercenaires blancs qui encadrent l'ANC ou qui opèrent parfois comme unités indépendantes, est uniquement assurée aux points stratégiques, tels que les nœuds routiers ou les aérodromes. Le nombre de mercenaires est totalement insuffisant pour occuper tous les endroits

Cruysmans, navigator Jan Baras, boordradio Jacques Fraipont en boordtechnicus Lucien Lenoir.

De “milk run”

Als eerste opdracht vliegen wij de zogenaamde “milk run”, de bevoorrading van de huurlingen en het ANC-garnizoen die gelegerd zijn in Kabalo, Kongolo en Kindu. Zij zien ons graag komen. Zij zijn voor hun bevoorrading uitsluitend afhankelijk van luchttransport, want het vervoer langs de weg of perspoor is in die periode praktisch onbestaande. Door de oorlogsomstandigheden is het wegennet grotendeels onbruikbaar en totaal onveilig. De aanwezigheid van blanke huurlingen die het ANC omkaderen, of soms als aparte eenheden opereren, is uitsluitend verzekerd op strategische plaatsen zoals wegenknooppunten en plaatsen waar een vliegveld is. Het aantal huurlingen is totaal onvoldoende om alle vitale plaatsen of het gebied ertussen te bezetten; waardoor dit gebied overgelaten wordt aan de rebellen. Het is dan ook aangewezen om alvorens ergens te landen een paar rondjes te draaien over de omgeving van het vliegveld en te wachten tot men een teken van blanke aanwezigheid ziet.

Surrealistische toestanden

Tijdens onze eerste zending worden wij in Kongolo al geconfronteerd met de surrealistische toestanden die in Congo schering en inslag zijn. Daar vermoordde het ANC op 1 januari 1962 twintig Belgische missionarissen. Als aandenken aan die gruwelijke gebeurtenis werd een sober monument opgericht. Diezelfde militairen staan nu onder het bevel van Charles de Hucorne, een op rust gestelde Belgische officier die ons doet denken aan de acteur Alec Guinness uit de film “The bridge over the River Kwai”. Hij laat zijn troepen elke morgen defileren voor het monument ter herinnering aan de paters die door hun collega's werden vermoord.

Via Leopoldstad en Stanleystad naar Paulis

Onze opdrachten volgen elkaar snel op. Na een tiental dagen zijn wij reeds aardig ingewerkt en op 28 januari worden wij overgeplaatst naar Leopoldstad. Er zijn moeilijkheden met Mulelisten die vanuit Congo-Brazzaville de stroom oversteken. De bevoorrading van de geregelde troepen gebeurt via N’Kolo, een drassig vliegveldje aan de Congostroom op een goed uur vliegen van N’Djili. Op 8 februari zijn de moeilijkheden blijkbaar voorbij en we mogen in Kamina onze spullen ophalen om naar Stanleystad te vertrekken. Met uitzondering van Stanleystad, Paulis, Bunia, Goma en Bukavu dat via Kamembe in Rwanda wordt bevoorraad is het noordoosten van Congo nog steeds bezet door de rebellen. Een luchtverbinding tussen deze steden is dan ook van groot belang. De volgende dagen vliegen wij daarom bijna dagelijks van Stanleystad naar Paulis en terug, afgewisseld met vluchten naar Bukavu via Kamembe om voor de nodige bevoorrading te zorgen. Op 16 februari moeten wij terug naar Kamina voor een inspectie op onze C-47. Er blijken een paar problemen te zijn met ons vliegtuig. Na enkele mislukte pogingen vertrekken wij met een andere C-47 op 19 februari naar N’Djili om dit toestel af te leveren. We keren terug naar Stanleystad als passagier van een Amerikaanse C-130.

Na een “milk run” naar Kamembe, Albertstad en Kindu vliegen wij via Kamina naar Paulis. Wij zullen van hieruit opereren en nemen onze intrek in de missiepost. Wij zijn nu 24 februari. De volgende dag gebeurt er iets bijzonders.

Redding van een CIA-agent

Begin februari voeren de vliegtuigen van de WIGMO veel verkenningsopdrachten uit in het noordoosten van Congo

vitaux ou les régions qui les séparent ; ce territoire est donc abandonné aux rebelles. Il est donc également indiqué, avant d’aller atterrir quelque part, d’effectuer quelques tours au-dessus de l’aérodrome et de ses environs et d’attendre de voir un signe qui témoigne de la présence des blancs.

Situations surréalistes

Lors de notre première mission à Kongolo, nous sommes déjà confrontés aux situations surréalistes qui règnent au Congo.



C’est à cet endroit que le 1 janvier 1962, l’ANC avait assassiné vingt missionnaires belges. En souvenir de cet horrible événement, un sobre monument a été dressé. Les militaires de Kongolo sont maintenant sous le commandement du major mercenaire Charles de Hucorne, un officier belge retraité qui fait penser à Alec Guinness dans le film « The bridge over the river Kwai ». Chaque matin, il fait défiler ses troupes devant le monument afin de leur rappeler que les pères ont été assassinés par leurs confrères.

Vers Paulis en passant par Léopoldville et Stanleyville

Nos missions se succédaient très vite. Après une dizaine de jours, nous sommes déjà bien rodés et sommes transférés vers Léopoldville. Il y a des problèmes avec les mulélistes qui traversent le fleuve depuis le Congo-Brazzaville. Le ravitaillement des troupes régulières se fait par N’Kolo, un petit aérodrome détremé à proximité du fleuve Congo, à une bonne heure de vol de N’Djili. Le 8 février, les difficultés sont apparemment résorbées et nous pouvons récupérer nos affaires personnelles à Kamina pour aussitôt repartir vers Stanleyville. A l’exception de Stanleyville, Paulis, Bunia, Goma, et Bukavu qui est ravitaillé par Kamembe au Rwanda, le nord-est du Congo est toujours occupé par les rebelles. Une communication par voie aérienne entre ces villes est donc de la plus haute importance. Les jours suivants, nous faisons presque quotidiennement l’aller-retour

omdat de rebellen bevoorrad worden en opereren vanuit Soedan.

Op 17 februari vertrekken zij vanuit Bunia met twee T-28's op verkenning. In een van de toestellen zit een CIA-agent als passagier. Zij vliegen verloren en moeten wegens brandstofgebrek landen in rebellegebied. Bij de noodlanding vliegt het toestel met de CIA-man aan boord in brand. De Cubaanse piloot Juan Peron is ongedeerd en kan onmiddellijk het vliegtuig verlaten, maar zijn passagier is zwaar verbrand. Juan Tunon, de piloot van het andere toestel, wordt nooit meer teruggezien. Missionarissen uit de streek beweerden dat hij door de Simba's gedood zou zijn en opgegeten.

De piloot van het eerste toestel bereikt te voet het dorp Betima waar een paar dagen eerder de Simba's de broer van de dorpsoudste vermoord hebben. De dorpingen verzorgen en verbergen de verbrande CIA-agent. De dorpsoudste, een paar verkenners en de piloot, rijden per fiets naar Paulis, ongeveer 300 km. ver door de brousse, waar zij in de namiddag van 25 februari aankomen om er hulp te vragen.

Onmiddellijk wordt er een reddingsoperatie georganiseerd vanuit Paulis waar twee CH-21 helikopters in stand-by staan, maar er is een probleem. De helikopters hebben een extra brandstoftank nodig om de reddingsoperatie veilig te kunnen uitvoeren. Omdat deze tank niet voorhanden is en moet ingevlogen worden van elders, kan de operatie dezelfde dag niet meer uitgevoerd worden. De volgende dag, na de nodige aanpassingen, vertrekt de reddingsploeg met twee helikopters en een C-47. De twee CH-21's, worden respectievelijk bestuurd door de adjudanten Gilbert Lechat en Paul Van Casteren en door F. Hoes en J. Peeters. Onze C-47 9T-PKE wordt omgetoverd tot "gunship" om in geval van nood de helikopters te beschermen. De deuren worden er uitgenomen en in de opening wordt een machinegeweer geplaatst met als schutter sergeant Marc Carlier.



Enkele minuten na het opstijgen moeten Hoes en Peeters rechtsomkeer maken wegens technische problemen. Met de andere helikopter en onze C-47 wordt de opdracht verdergezet. Na een uur vliegen vinden wij de twee T-28 wrakken in een opening in het oerwoud op een paar honderd meter van elkaar. De plaats waar adjudant Lechat zijn CH-21 wil neerzetten is nogal krap. Bij de landing valt de helikopter op zijn kant en de reddingsoperatie is afgelopen voor die dag. Vanuit onze C-47 kunnen wij enkel vaststellen dat iedereen ongedeerd is. Wij droppen handwapens, munitie, nooddrantsoenen en berichtjes voor de afspraak de volgende dag. Wij verwittigen Paulis en vernemen tot onze vreugde dat de andere helikopter

Stanleyville-Paulis, en alternance avec des vols sur Bukavu via Kamembe, pour assurer l'approvisionnement nécessaire. Le 16 février, nous devons retourner vers Kamina pour une inspection de notre C-47. Il s'avère que notre avion a des problèmes. Après quelques tentatives infructueuses, nous partons le 19 février vers N'Djili avec un autre C-47 que nous devons livrer sur place. Nous retournons vers Stanleyville comme passagers à bord d'un C-130 américain.

Après un « milk run » vers Kamembe, Albertville et Kindu, nous volons vers Paulis en passant par Kamina. Nous allons dorénavant opérer de cet endroit où nous nous installons à la mission catholique. Nous sommes le 24 février, le lendemain se déroulera un événement particulier.

Sauvetage d'un agent de la CIA

Début février, les appareils de WIGMO effectuent beaucoup de missions de reconnaissance au nord-est du Congo, car les rebelles sont approvisionnés par le Soudan et opèrent à partir de là. Le 17 février, deux T-28 quittent Bunia pour effectuer une reconnaissance. Un agent de la CIA se trouve comme passager à bord d'un des appareils. Ils s'égarèrent en vol et à court de carburant, doivent se poser en zone rebelle. Lors de l'atterrissage forcé, l'appareil de l'agent de la CIA prend feu. Le pilote cubain Juan Peron est indemne, mais son passager est grièvement brûlé. Juan Tunon, le pilote de l'autre appareil, n'a jamais été retrouvé. Des missionnaires de la région ont raconté que les Simbas l'ont tué et mangé. Le pilote du premier appareil atteint à pied le village de Betima où quelques jours auparavant les Simbas ont assassiné le frère du chef du village. Les villageois soignent et cachent l'agent de la CIA grièvement brûlé. Le chef du village, quelques pisteurs et le pilote, roulent à bicyclette vers Paulis, quelque 300 km à travers brousse. Ils y arrivent le 25 février au courant de l'après-midi, et demandent de l'aide. Immédiatement, une opération de sauvetage est organisée à partir de Paulis où deux hélicoptères sont en stand-by, mais il y a un problème. Les hélicoptères ont besoin d'un réservoir de carburant supplémentaire pour effectuer la mission de sauvetage en toute sécurité. Etant donné qu'il n'y a pas de réservoir disponible sur place, il faut en faire venir et l'opération ne peut avoir lieu le jour même. Le lendemain, après que les adaptations nécessaires ont été faites, le groupe de secours part avec deux hélicoptères et un C-47. Les deux CH-21 sont pilotés respectivement par les adjudants Gilbert Lechat et Paul Van Casteren, et par F. Hoes avec J. Peeters. Notre C-47 9T-PKE est immédiatement transformé en « gunship » pour protéger les hélicoptères en cas de nécessité ; les portes sont enlevées et une mitrailleuse est placée dans l'ouverture, elle sera servie par l'adjudant Marc Carlier.

Quelques minutes après le décollage, Hoes et Peeters doivent faire demi-tour en raison de problèmes techniques. La mission continue avec l'hélicoptère restant et notre C-47. Après une heure de vol, nous trouvons dans une clairière de la forêt vierge, les deux épaves de T-28 séparées d'une centaine de mètres l'une de l'autre. L'endroit où l'adjudant Lechat veut poser son CH-21 est assez étroit. Lors de l'atterrissage, l'hélicoptère bascule sur le flanc et l'opération de sauvetage est terminée pour ce jour. De notre C-47, nous constatons que tout le monde est sain et sauf. Nous larguons des armes, des munitions, des rations d'urgence et des messages concernant le rendez-vous du jour suivant. Nous prévenons Paulis et apprenons à notre grande joie que l'autre hélicoptère est à nouveau opérationnel et décollera immédiatement. Il évacue notre infortuné équipage d'hélicoptère, mais il est trop tard pour récupérer l'agent de la

ondertussen terug vliegklaar is en onmiddellijk zal opstijgen. Hij evacueert onze onfortuinlijke helikopterbemanning, maar het is te laat om de verbrande CIA-agent uit zijn schuiloord ergens in de brousse te halen. Bij valavond is iedereen veilig terug in Paulis en worden de nodige afspraken gemaakt voor de volgende dag.

's Anderendaags, 26 februari, zetten wij in de vroege morgen de operatie verder. Alles verloopt vlekkeloos en iedereen komt veilig toe in Paulis. Daar staat reeds een C-130 van de USAF klaar om de gekwetste CIA-agent naar Leopoldstad te brengen waar hij de eerste verzorging krijgt in het Lovanium-ziekenhuis. Dezelfde dag nog wordt hij met een Boeing-707 hospitaalvliegtuig naar Amerika gebracht.

CIA-agent Richard Holm

Enkele maanden na de reddingsoperatie van deze CIA-agent verdwijnt de laatste CH-21 FG-378 helikopter van de FATAAC tijdens een evacuatieopdracht tussen Stanleystad en Buta. Er waren drie bemanningsleden aan boord die nooit werden teruggevonden. Onder leiding van Poly Stevens, ex-piloot van de 15 Wing, wordt jarenlang opzoekingswerk gedaan door enkele vrijwilligers met als doel het wrak van de helikopter terug te vinden (Operatie Buta '65, zie verder in dit boek).

Gedurende deze opzoekingen komt Michel Huart via Leif Hillström in contact met mijnheer Richard Holm. Hij blijkt de CIA-agent te zijn die in 1965 door een FATAAC-bemanning gered werd en drukt de wens uit om de Belgen die bijgedragen hadden tot zijn redding te ontmoeten. Hij komt naar België en op 2 juni 2007 in het Huis der Vleugels in Brussel gaat zijn wens in vervulling. Eindelijk weten de anciens van de FATAAC wie de man is die ze 42 jaar geleden in Congo gered hebben!

Huurlingen in een hinderlaag

Diezelfde avond is het in Paulis weer raak. De huurlingen beschikken niet over voldoende manschappen om buiten enkele strategische plaatsen het terrein te bezetten. Zij gaan regelmatig op zoek naar rebellen, hetgeen dikwijls niet vlekkeloos verloopt. Op de avond van 26 februari vallen zij in een hinderlaag en er vallen enkele zwaargewonden die moeten geëvacueerd worden naar een hospitaal. Wij mogen normaal geen nachtvluchten uitvoeren omdat er geen betrouwbare navigatiemiddelen beschikbaar zijn, maar nood breekt wet. Iedereen die over een voertuig beschikt met verlichting moet zich opstellen rechts van de startbaan. Het einde van de startbaan wordt aangegeven met rode achterlichten van enkele auto's. Op hoop van zegen stijgen wij op richting Leopoldstad, de zon is nog niet op wanneer wij daar landen. Als wij die avond in Stanleystad toekomen om er te overnachten hebben wij 17 uur gevlogen zonder rust.

Terug naar België

Op 14 maart zit ons FATAAC-verblijf in Congo erop. Wij hebben op twee maanden 236 uur C-47 gevlogen en heel veel ervaring opgedaan. Op 18 maart, na een lange reis in een DC-6, zijn wij terug in België.

CIA qui nous attend grièvement brûlé dans son refuge, quelque part dans la brousse. A la tombée de la nuit, tout le monde est rentré sain et sauf à Paulis et les dispositions nécessaires sont prises pour le jour suivant.

Le lendemain, le 27 février tôt dans la matinée, l'opération reprend. Tout se passe parfaitement et tout le monde rentre en sécurité à Paulis. Sur place un C130 de l'USAF est prêt à transporter l'agent de la CIA blessé vers Léopoldville où il recevra les premiers soins à l'hôpital de Lovanium. Le même jour, il est transféré vers l'Amérique à bord d'un Boeing 707 médicalisé.

Richard Holm, agent de la CIA

Quelques mois après l'opération de sauvetage de cet agent CIA, le dernier hélicoptère de la FATAAC CH-21 FG-378 disparaît pendant une mission d'évacuation entre Stanleyville et Buta. Il y avait trois membres d'équipage à bord qui n'ont jamais été retrouvés. Sous la direction de Poly Stevens, ex-pilote du 15 Wing, des volontaires entreprennent des recherches qui dureront plusieurs années avec pour seul but la découverte de l'épave de l'hélicoptère (Voir annexe 4 : Opération Buta 1965). Pendant ces recherches, Michel Huart entre en contact avec monsieur Richard Holm. Il s'avère être l'agent de la CIA qui a été sauvé par un équipage FATAAC. Il exprime le désir de rencontrer les Belges qui ont contribué à son sauvetage. Il vient en Belgique et le 2 juin 2007, à la Maison des Ailes à Bruxelles, son vœu est exaucé. Les anciens de la FATAAC font enfin connaissance de l'homme qu'ils ont sauvé au Congo il y a 42 ans !

Mercenaires dans une embuscade

Le même soir à Paulis, il se passe un nouvel événement. Les mercenaires ne disposent pas d'assez d'effectifs pour occuper le terrain en dehors de quelques points stratégiques. Ils partent régulièrement à la chasse aux rebelles, ce qui ne se passe pas souvent sans douleur. Au cours de la soirée du 26 février ils tombent dans une embuscade et plusieurs blessés graves doivent être transportés vers l'hôpital. Normalement, nous ne pouvons pas accomplir de vols de nuit parce que nous manquons de moyens de navigation fiables, mais quand nécessité fait loi, l'urgence prime et l'emporte sur le règlement. Tous les véhicules sont rangés du côté droit de la piste d'envol pour la baliser, tandis que la fin de la piste est indiquée par les feux arrières de quelques voitures.

Nous remettant à la grâce de dieu, nous décollons vers Léopoldville. Le soleil ne s'est pas encore levé quand nous y atterrissons. Lorsque le même soir nous arriverons à Stanleyville pour y passer la nuit, nous aurons volé pendant 17 heures sans prendre de repos.

Retour en Belgique

Le 14 mars, notre mission FATAAC au Congo se termine. En deux mois, nous avons volé 236 heures sur C-47 et avons acquis beaucoup d'expérience. Le 18 mars, après un long voyage en DC-6 nous sommes de retour au pays.

Het boek is te koop in de VZW Dakota aan de verminderde prijs van € 15. Het boek kan ook besteld worden door € 23 (inclusief verzendingskosten) over te schrijven op rekening BE11 4381 0641 2148 van de VZW Dakota.

Le livre est en vente à l'ASBL Dakota pour le prix réduit de € 15. Sur commande au prix de € 23 (frais d'envoi compris) par virement au compte BE11 4381 0641 2148 de l'ASBL Dakota.

**Brigadegeneraal
Vlieger b.d.**

Albert Laforce

Commandant van de 15 Wing van 1964 tot 1968

*Kruis van Commandeur in de Kroonorde
Kruis van Commandeur in de Leopold II Orde
Chevalier de la Légion d'Honneur*

Albert "Pitje" Laforce werd geboren in Oostende op 11 november 1922. Bij het uitbreken van Wereldoorlog II gingen, zoals tijdens de Grote Oorlog, veel kustbewoners schuilen in Engeland. Zo kwam het dat de 18-jarige Albert met zijn ouders terecht kwam in Chelsea (Londen). Hij was getuige van de Battle of Britain en tijdens de bombardementen op Londen maakte hij deel uit van de "Rescue Teams" die vele levens gered hebben. Zijn ervaringen daar hadden hem snel overtuigd dat hij beter aan de andere kant van de "receiving end" zou zitten, en dus meldde hij zich aan bij de RAF. Na een verplicht ommetje langs het Belgisch leger in vorming kwam hij uiteindelijk bij de RAF terecht. Van januari tot augustus 1943 volgde hij zijn pilotenopleiding in Canada.

Na zijn terugkeer in Engeland volgde hij een conversie op Spitfire en vervolgens op Typhoon. Hij werd in de zomer van 1944 opgenomen in het 609 Squadron van de RAF en voerde



er 76 zendingen uit. Bij het einde van de vijandelikheden was het 609 gestationeerd in Wunstorf (Duitsland). Enkele maanden later werd hij, zoals vele andere Belgische piloten, overgeplaatst naar de "Belgian Spitfires Squadrons" het 349 en het 350 die, na de oprichting van de Luchtmacht in 1946, uiteindelijk in Bevekom terecht kwamen.

Van 1948 tot 1951 was kapitein Laforce belast met de operationele conversie van de nieuwe piloten op Spitfire XIV in Koksijde. Daarna keerde hij terug naar Bevekom als

**Général de Brigade
Aviateur e.r.**

Albert Laforce

Commandant du 15 Wing de 1964 à 1968

*Croix de Commandeur de l'ordre de la Couronne
Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold II
Chevalier de la Légion d'Honneur*



Albert « Pitje » Laforce naît le 11 novembre 1922 à Ostende. Lorsque la seconde guerre mondiale éclate, tout comme en 1914, de nombreux habitants de la zone côtière partent se réfugier en Angleterre. C'est ainsi qu'à l'âge de 18 ans, Albert se retrouve avec ses parents à Chelsea (Londres). Il est témoin de la Battle of Britain et, lors du bombardement de Londres, fait partie des « Rescue Teams » qui sauvent de nombreuses vies. Ces expériences le mènent rapidement à la conclusion qu'il ne veut plus se retrouver au « receiving end » et c'est ainsi qu'il décide de rejoindre la RAF. Il effectue un rapide service militaire obligatoire dans la toute nouvelle armée belge et part ensuite intégrer la

RAF. De janvier à août 1943, il suit une formation de pilote au Canada.

A son retour en Angleterre, il suit l'entraînement de conversion sur Spitfire et ensuite sur Typhoon. En été 1944, il est enrôlé dans le 609 Squadron de la RAF et exécute 76 missions. A la fin des hostilités, cette escadrille est stationnée à Wunstorf (Allemagne). Quelques mois plus tard, tout comme de nombreux pilotes belges, il est dirigé vers les « Belgian Spitfires Squadrons » (les 349 et 350) qui, après la création de la Force Aérienne belge en 1946, se retrouvent finalement à Beauvechain.

De 1948 à 1951, le capitaine Laforce est chargé des conversions opérationnelles des nouveaux pilotes Spitfire XIV à Koksijde. Il est ensuite renvoyé à Beauvechain en tant que FlightCO sur Meteor, le premier avion de chasse en service dans la Force Aérienne. En 1954, il est assigné au Staff Operations à Evere et ensuite à Glons en tant que Sector Commandant. Sa carrière de pilote de chasse se termine abruptement lorsqu'un examen médical confirme qu'il doit porter des lunettes et que, par conséquent, voler sur Meteor ou tout autre avion de chasse est désormais exclu. Commence alors sa seconde carrière en tant que pilote de transport.

Il est transféré au 15 Wing « transport conversion unit » à Melsbroek où se trouvent une vingtaine de C-119. Sa conversion terminée, il devient commandant de bord C-119 dans la 20^{ème} escadrille. Il y reste jusqu'en 1957, année durant laquelle, après avoir été promu major le 26 juin 1956, il est rappelé à l'état-major d'Evere. Le 15 juin 1959, le major Laforce retourne au 15

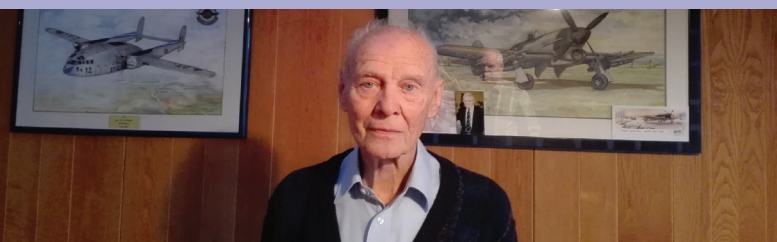
FlightCO op Meteor, het eerste straalvliegtuig in dienst bij de Luchtmacht. In 1954 wordt hij overgeplaatst naar het HK Groep Ops in Evere en later naar Glons als Sector Commandant. Kort daarna komt er een einde aan zijn carrière als jachtpiloot. Een medisch onderzoek toont aan dat hij een bril moet dragen en vliegen op Meteor of andere jachttoestellen is uitgesloten. Een tweede loopbaan als transportpiloot kondigt zich aan.

Dus wordt hij overgeplaatst naar de 15 Vervoers- en Verbindingswing te Melsbroek, waar ondertussen een twintigtal C-119 waren toegekomen. Na zijn conversie wordt hij boorcommandant C-119 in het 20 Smaldeel. Hij zal daar blijven tot hij, na zijn bevordering tot majoor op 26 juni 1956, in 1957 overgeplaatst wordt naar de Groep Operaties in Evere. Op 15 juni 1959 keert majoor Laforce terug naar de 15 Wing om er commandant van het 20 Smaldeel te worden. Hij blijft er langer dan voorzien voor een normale bevelsperiode en wordt er vervolgens als luitenant-kolonel commandant van de Vlieggroep op 25 november 1962, en daarna bevelhebber van de 15 Wing op 6 augustus 64. Hij wordt bevorderd tot kolonel op 26 december 1965 en zal er het commando voeren tot 14 oktober 1968 wanneer hij het bevel overdraagt aan kolonel vlieger Roger Terryn.

Na zijn vertrek uit Melsbroek wordt kolonel Laforce commandant van de Groepering Opleiding en Training in Evere en zal daar blijven tot september 1973. Vervolgens wordt hij als brigadegeneraal aangeduid als Deputy Chief of Staff Operations 2 ATAF in Rheindahlen (Duitsland). Einde 1976 vertrekt hij met pensioen na een lange en schitterende carrière.

Albert Laforce is met zijn hart steeds bij de 15 Wing gebleven. Hij was erevoorzitter van de Old Timers en kwam, tot enkele jaren geleden, nog regelmatig naar hun maandelijkse bijeenkomst. Hij stond eveneens aan de wieg van de ere-korporaals van de 15 Wing, prominente burgers die een nauwe band van sympathie met de eenheid hebben en die maandelijks samenkomen in de 15 Wing.

Hij was ook een trouw lid van de VZW Dakota en, toen hij enkele maanden geleden besloot om naar een rusthuis te gaan, heeft hij aangedrongen bij zijn familieleden om zijn souvenirs uit zijn 15 Wing periode aan ons museum te schenken. Daarbij was het afscheidsgeschenk van het personeel van de 15 Wing bij zijn vertrek in 1968. Het heeft een prominente plaats in onze



tentoonstelling gekregen.

Brigadegeneraal Vlieger b.d. Albert "Pitje" Laforce is uiteindelijk als 95-jarige vertrokken op zijn laatste vlucht op 25 oktober 2018. Hij zal in onze herinnering blijven leven.

Heel veel ex-collega's en Old Timers van de 15 Wing waren op 31 oktober aanwezig op de plechtige uitvaartliturgie in het Don Bosco gemeenschapscentrum te Kessel-Lo. Jos Ackermans betuigde er in naam van onze Vzw Dakota zijn deelneming aan de bedroefde familie. In typische RAF-stijl werden alle luchtmachters nadien uitgenodigd in een aparte zaal om er gezamenlijk een laatste glas te heffen op de ultieme vlucht van "Pitje"....

Luitenant-generaal Vlieger b.d. René Hoeben
Voorzitter



Wing pour y prendre le commandement de la 20^{ème} escadrille. Il y reste plus longtemps que la période généralement prévue pour cette fonction et prend ensuite, le 25 novembre 1962, le commandement du groupe de vol en tant que lieutenant-colonel. Le 6 août 1964, il est désigné commandant du 15 Wing. Il sera promu colonel le 26 décembre 1965 et assurera le commandement de la base jusqu'au 14 octobre 1968, date à laquelle il passe le commandement au colonel aviateur Roger Terryn.

Après son départ de Melsbroek, le colonel Laforce poursuit sa carrière en tant que commandant du Groupement Formation et Training à Evere jusqu'en septembre 1973. Il devient ensuite, en tant que général de brigade, Deputy Chief of Staff Operations 2 ATAF à Rheindahlen (Allemagne). Il prend sa retraite in 1976 après une longue et brillante carrière.

Albert Laforce est toujours resté attaché au 15 Wing. Il était président d'honneur des Old Timers et, jusqu'il y a peu, assistait régulièrement à leurs réunions mensuelles.

Il est également à l'origine des caporaux d'honneur du 15 Wing, citoyens éminents qui ont un lien de sympathie étroit avec l'unité et qui se rencontrent chaque mois au 15 Wing.

Par ailleurs, il était un membre assidu de l'asbl Dakota et lorsqu'il décida il y a quelques mois de s'installer dans une maison de retraite, il insista auprès de sa famille pour qu'elle lègue ses souvenirs du 15 Wing à notre musée. C'est ainsi que le cadeau reçu du personnel du 15 Wing lors de son départ en 1968 occupe désormais une place centrale dans notre musée.

Le Général de Brigade e.r. Albert Laforce nous a quitté pour son dernier vol le 25 octobre 2018 à l'âge de 95 ans. Il restera à jamais dans nos mémoires.

De nombreux ex-collègues et Old Timers étaient présents à ses funérailles au centre communautaire Don Bosco à Kessel-Lo. Jos Ackermans présenta, au nom de l'asbl Dakota, ses condoléances à la famille éprouvée. Et dans le style typique de la RAF, les représentants du monde aérien furent ensuite invités à se réunir dans une salle séparée pour porter un toast au vol ultime de « Pitje ».....

Lieutenant-général Aviateur e.r. René Hoeben
Président

Traduction : Isabelle Hadermann-Scheyvaerts

Joris Malliet

Een van de eersten bij het B.T.C./169Wing te Evere

Serge Verbeeck

Dit artikel werd geschreven, door Verbeeck Serge, na een interview op 3 juni 2018 thuis bij Joris in Heverlee.

Na het afstuderen als paswerker-draaier, ging de in 1926 geboren Joris aan de slag bij de Vilvoordse firma Calloric, alwaar hij zich bezig hield met de montage van strijkijzers en dergelijke. In feite werd hij door iedereen "Georges" genoemd maar door een flamingante ambtenaar werd het



"Vlaamse" Joris opgenomen in de administratie...

Het eentonige werk beu schreef hij zich, zonder medeweten van vader, in bij het Brusselse recruiteringsbureau van de R.A.F. in de Belliardstraat 5. Na nog een tweede contact met het bureel, vader had het eerste antwoord laten verdwijnen, werd hij aangenomen. Vader (moeder was al enige jaren overleden) onderschepte ook dat tweede antwoord maar ging uiteindelijk akkoord met de woorden: "als gij u wilt laten doodschietsen in de oorlog, ge doet maar"!

Een eerste kennismaking met het militaire leven vond plaats te Stokkel, even buiten Brussel. Hier kregen de rekruten hun uniform en vonden de eerste lessen plaats; drill, aanleren van de Engelse taal en de gradaties binnen het Engelse leger/R.A.F. De eerste week van augustus 1945 ging de verhuis naar Engeland eindelijk van start. Met Engelse vrachtwagens ging het de eerste dag richting Zeebrugge. Hier werd overnacht in het nu

Un des premiers auprès du 169^e Wing à Evere

Serge Verbeeck - Traduction Gilbert De Smet

Cet article a été écrit par Serge Verbeeck d'après une interview effectuée le 3 juin 2018 chez Joris à Heverlee.

Après une formation comme mécanicien-tourneur, Joris, né en 1926, se met au travail auprès de la firme Calloric à Vilvorde où il s'emploie au montage de fer à repasser etc. En fait, tout le monde l'appelle « Georges » mais un fonctionnaire « flamingant » l'a inscrit à l'administration par le nom « flamant » de Joris...

Déçu par le travail monotone, il s'inscrit, à l'insu de son père, au bureau de recrutement de la R.A.F. situé 5, rue Belliard à Bruxelles. Après un deuxième contact avec le bureau, son père avait fait disparaître la première réponse, il a été engagé. Son père avait aussi intercepté la deuxième réponse (sa maman était décédée depuis plusieurs années), mais il s'est finalement déclaré d'accord : « Si tu veux te faire abattre pendant cette guerre, vas-y »

Une première prise de connaissance a eu lieu à Stockel, un peu hors Bruxelles. Les recrues y recevaient leur uniforme et leurs premiers cours: marcher, apprendre la langue anglaise et les grades de l'armée anglaise / R.A.F.

Le déménagement vers l'Angleterre débute finalement en août 1945. Le premier jour, nous voyageons en camion vers Zeebrugge. Nous y logeons dans un hôtel qui existe encore au coin de la digue. Le lendemain, le voyage se poursuit vers Calais. Nous embarquons dans le bateau de pêche belge « Lady of Man » qui rejoint l'Angleterre aujourd'hui encore. Ce fut une traversée très invraisemblable qui devait durer tout au plus 36 heures ! Au départ, le temps était très mauvais, ce qui rendait les manœuvres très difficiles pour éviter les champs de mines encore existants. Après avoir perdu beaucoup de sueur, nous prenons la direction de Douvres. Notre bateau de pêche n'a pu



nog bestaande hotel op de hoek met de dijk. De volgende dag ging de rit verder naar Calais. Hier werd ingescheept op de nog steeds uit Engeland varende Belgische vissersboot "Lady of Man". Het werd een hoogst uitzonderlijke overtocht die maar liefst 36 uren zou duren! Bij het uitvaren was het zeer slecht weer en dat maakte het laveren tussen de nog aanwezige mijnenvelden er niet eenvoudig op. Na veel zweet gelaten te hebben ging het richting Dover. Hier kon de vissersboot pas na de 7^{de} poging eindelijk binnenvaren. Na de voor iedereen strenge inreisprocedures ging de reis voor Joris en zijn makkers



verder naar Snailwell in de nabijheid van Newmarket. Na Goring on Thames en Snitterfield was dit vliegveld de derde en laatste locatie waar de Belgen verzamelden die in de latere Belgische luchtmacht zouden gaan dienen. In eerste instantie was er nog sprake dat enkelen na hun opleiding niet naar België maar naar het verre oosten zouden verkassen. Engeland was op dat ogenblik nog steeds in oorlog met Japan. Gelukkig voor onze landgenoten kwam hieraan een einde op 2 september 1945 en was er een zorg minder. Joris en de anderen hadden allemaal getekend voor een periode van 3 jaar en begonnen zonder uitzondering aan een 6 weken durende initiaticursus. Tijdens deze 6 weken kon men zien wie er voor wat best zou verder gaan studeren. Onze R.A.F. - Belgen kregen alle 14 dagen 1,5 pond op hun paybook en hiermee konden ze rustig leven en op zaterdagavond in Newmarket een pintje drinken. De rekruten moesten van niets wakker liggen want al het andere was op kosten van de R.A.F. Eten, kledij, medische verzorging, noem maar op...

Op de basis Snailwell, die onder bevel stond van de Majoor Hellemans, was er een scheiding van het vliegend en het niet vliegend personeel. Enkel op een uitgangsdag kwamen ze mekaar tegen en volgens Joris was dan het verbruik van alcohol het grote verschil tussen de 2 groepen. Leerlingen technische jobs dronken minder dan de leerling piloten.

Vanaf juni 1945 splitste het ganse contingent. Het technisch personeel bleef op Snailwell en het vliegend personeel verhuisde naar Bottisham; de voormalige U.S.A.A.F. basis. Snailwell lag noord van Newmarket en Bottisham lag west-zuid-west van Newmarket.

Na 6 weken was Joris aangeduid voor de richting fuselage (ook cel genoemd). Anderen gingen de lessen wapenmaker,

entrer dans le port qu'après le 7^e essai. Après que tous aient subi une très lourde procédure d'entrée dans le pays, le voyage de Joris et de ses compagnons se poursuit vers Snailwell près de Newmarket. Après Goring on Thames et Snitterfield, c'était le troisième et dernier emplacement de rassemblement des Belges qui serviront plus tard dans la Force Aérienne Belge. Au début, il était encore question qu'après leur formation, quelques-uns déménageraient vers l'Extrême-Orient au lieu de revenir en Belgique. A ce moment l'Angleterre était encore en guerre avec le Japon. Heureusement pour nos compatriotes, cette option a disparu le 2 septembre 1945. C'était un souci en moins. Joris et les autres avaient tous signé pour une période de 3 ans et ont tous commencé sans exception leurs 6 semaines de cours d'initiation. Pendant ces 6 semaines, les qualités de chacun devenaient claires ce qui permettait de les diriger vers des études adéquates. Nos belges de la R.A.F. recevaient chacun 1,5 livres sur leur compte tous les 14 jours. Ils pouvaient donc vivre paisiblement et aller boire une pinte le samedi soir à Newmarket. Les recrues ne devaient se préoccuper de rien, tout le reste était aux frais de la R.A.F. Nourriture, vêtements, soins médicaux, etc...

La base de Snailwell était commandée par le Major Hellemans et le personnel navigant était séparé du personnel non-navigant. Ce n'est que les jours de permission qu'ils se retrouvaient et selon Joris il y avait une grande différence de consommation d'alcool entre les deux groupes. Les élèves techniciens buvaient moins que les élèves pilotes.

En juin 1945, tout le contingent a été séparé. Le personnel technique est resté à Snailwell et le personnel navigant a déménagé vers Bottisham, une ancienne base U.S.A.A.F. Snailwell était au nord de Newmarket et Bottisham était à l'ouest-sud-ouest de Newmarket.

Après 6 semaines, Joris est dirigé vers la spécialité fuselage (aussi appelée cellule). D'autres ont suivi les cours d'armurier, électro, moteur ou radios. Le cours fuselage pouvait immédiatement commencer avec 18 personnes (1/3 néerlandophones et 2/3 francophones). D'autres cours ne pouvaient parfois pas commencer tout de suite. En attendant, ces personnes devaient alors rejoindre les pompiers d'aérodrome, la cuisine ou d'autres services. Le cours de Joris Malliet était le dernier qui était entièrement donné en Angleterre. Le cours moteur commençait en Angleterre mais se terminait en Belgique. Pour les cours pratiques de fuselage, nous disposions d'un Lancaster, un Halifax, un Hurricane et un Typhoon déclassés. Les avions se trouvaient en plein air et sans moteur. Joris a parcouru sa formation sans problème et a encore suivi un cours supplémentaire d'anglais comme extra à « University of Cambridge ». Le cadeau de la R.A.F à la fin des cours était un congé dans le nord de l'Ecosse (Inverness) avec quelques autres Belges.

Après l'aventure en Ecosse, nous mettons enfin le cap vers la Belgique. Le vol a eu lieu en Dakota de la R.A.F. piloté par un liégeois. Joris ne se rappelle plus de son nom mais raconte qu'il était très particulier et avait été radié pour la chasse par ce qu'il ne convenait pas dans le cockpit d'un Spitfire ! Il a pourtant commencé à voler à la Sabena.

Deretour en Belgique, Joris et quelques collègues ont été désignés pour la base d'Evere. Après la guerre, cette base n'accueillera plus les unités de reconnaissance et de bombardement mais servira de base de stationnement pour les unités de transport. Comme aucun avion n'était disponible à ce moment, il a rejoint Wevelgem après un court passage par Saffraanberg. Arrivés là, ce furent quelques semaines amusantes. Le job qu'on leur avait

electro, motoren of radio volgen. De cursus fuselage kon onmiddellijk aanvangen met 18 man (1/3 Vlamingen en 2/3 Walen). Andere cursussen konden soms niet direct aanvangen en die mannen moesten dan in afwachting gaan dienen bij de vliegveldbrandweer, keuken en andere diensten. De cursus van Joris Malliet was de laatste die volledig in Engeland afgehandeld werd. De cursus motoren begon in Engeland maar eindigde in België. Voor de praktijklessen fuselage waren een afgeschreven Lancaster, Halifax, Hurricane en een Typhoon beschikbaar. De toestellen stonden in de buitenlucht zonder motoren. Joris doorliep de lessen zonder problemen en ging als toemaatje nog een extra cursus Engels volgen in de "University of Cambridge". Het dank u van de R.A.F. na afloop van de lessen was een verlof naar het noorden van Schotland (Inverness) met enkele andere Belgen.

Na de Schotse avonturen werd eindelijk koers gezet naar België. De vlucht ging per R.A.F. - Dakota gevlogen door een Luikse piloot. Joris kan zich de naam niet meer herinneren maar wist wel te vertellen dat deze piloot meer dan "gezet" was en afgekeurd was voor de jacht wegens niet passen in de cockpit van een Spitfire! De man zou toch bij Sabena zijn beginnen vliegen.

Terug in België werd Joris met enkele collega's aangeduid voor dienst op de basis Evere. Deze basis zou na de oorlog niet meer gaan dienen om verkenning- of bombardementseenheden te stationeren maar als basis voor de toekomstige transporteenheid. Vermits er op dit moment nog geen vliegtuigen beschikbaar waren ging het via een kort verblijf in Saffraanberg naar Wevelgem. Hier aangekomen zouden het enkele prettige weken worden. De hun toegewezen job bestond eruit dat ze de vliegtuigen moesten demonteren die bestemd waren voor de technische school van Saffraanberg. Na de demontage van elk vliegtuig moest dit geladen worden op 2 grote aanhangwagens type "queen mary" en zo over de weg naar de school nabij Sint-Truiden. Dit ging niet altijd van een leien dakje want bij één van de transporten werd met de snuit van een Mosquito, bij het afdraaien, een huis geraakt. Brussel doorrijden mocht dan weer alleen 's avonds...

Op de basis in Wevelgem werd niet veel aandacht aan ons vreemd gezelschap geschonken. Aan de overkant van de basis, langs de weg van Kortrijk naar Wevelgem-dorp, bevond er zich een café, uitgebaat door een moeder en haar dochters... Vermits het eten op de basis niet veel soeps was werd door ons gezelschap naar een andere oplossing gezocht en, gevonden. Plantrekkers dat zij Belgen waren werd de oplossing in dit café gevonden. Na enkele dagen leut maken (na de dagtaak) met moeder en dochters kregen ze het voor mekaar dat hier voor hen gekookt werd!

Joris was zich op dit zalige moment niet bewust van het feit dat hij mee verschillende Mosquitos demonteerde en terug monteerde en er later voor zou zorgen dat zijn droom om lang op Evere te blijven maar van korte duur zou zijn. Tegen zijn goesting zou hij naar Beauvechain muteren om aldaar mee de nachthacht, met Mosquitos, te gaan opzetten...

Nadat het werk op Wevelgem erop zat ging het terug voor enkele dagen naar Saffraanberg om vervolgens naar Hendon en Bury St. Edmunds te muteren. Hier zou hij de C-47 B en al zijn geheimen leren kennen in sneltempo. Hij zou net op tijd terug in Evere zijn om de eerste voor onze Belgische Luchtmacht (toen nog "Militaire Luchtvaart" genoemd) te zien aankomen. Op 13 augustus 1946 kwamen de eerste 2 Dakota's, met nog U.S.A.A.F.-immatriculatie en nog in U.S.A.A.F. kleuren, toe te Evere. Grote ogen werden getrokken bij onze Belgen

attribué consistait au démontage d'avions qui étaient destinés à l'école technique de Saffraanberg. Après le démontage de chaque avion, il devait être chargé sur 2 grandes remorques « queen mary » pour les transporter par la route vers l'école près de Saint-Trond. Ceci n'a pas toujours marché comme sur des roulettes. En effet, lors d'un transport, dans un tournant, le nez d'un Mosquito a touché une maison. Traverser Bruxelles ne pouvait se faire qu'au soir...

Sur la base de Wevelgem, peu de considération était donnée à notre équipe « étrangère ». En face de la base, sur la route de Courtrai vers Wevelgem-village, il y avait un café exploité par une mère et ses filles... Comme la nourriture sur la base ne cassait rien, notre groupe a recherché une autre solution. Comme tous les Belges, nous savons « tirer notre plan » et la solution a été trouvée dans ce café. Après quelques jours de négociations avec la maman et ses filles, « après la journée de travail », ils ont convenu qu'elles cuisineront pour eux !

A ce moment délicieux, Joris n'était pas conscient qu'avec le démontage et le remontage de plusieurs Mosquitos et qu'après son rêve de rester longtemps à Evere serait de courte durée. Contre son goût, il sera muté à Beauvechain pour y commencer la chasse de nuit avec Mosquitos...

Après que le travail à Wevelgem sera terminé, il revient pour quelques jours à Saffraanberg il sera muté à Hendon et Bury St. Edmunds. Il y apprendra à connaître les secrets du C-47B à un



rythme accéléré. Il sera de retour juste à temps à Evere pour y voir venir les premiers C-47B pour notre Force Aérienne Belge (A ce moment encore appelée « Aviation Militaire »).

Les deux premiers Dakotas arrivent à Evere le 13 août 1946 portant encore son immatriculation et les couleurs U.S.A.A.F. Les Belges ouvraient de grands yeux quand ils ont vu l'équipage descendre de l'avion... ce sont tous des personnes noires de peau. Ils étaient initialement en congé pour une semaine et en échange ils ont pu passer une petite semaine à Bruxelles. A toute vitesse les papiers nécessaires des « D896 » et « 590 » sont mis en ordre et remis aux Belges et les américains étaient immédiatement partis dans les véhicules qui les attendaient. Brussels here we come!

Nous prenons rapidement les dispositions pour prendre les 2 avions en main. Le D896 a reçu un entretien mais nous ne pouvions pas aller assez vite pour le transformer en Dakota Photo. Si l'avion n'avait pas été accidenté en Ecosse, en sortant



wanneer de bemanningen uit de vliegtuigen stapten... zonder uitzondering kwamen zwarte mannen uit de toestellen. Deze waren toe aan een weekje verlof en in ruil voor de overvluchten mochten ze een weekje in Brussel blijven. In sneltreinvaart werden de nodige documenten van de respectievelijke vliegtuigen "D896" en "590" in orde gebracht, overhandigd aan de Belgen en weg waren de Amerikanen naar het reeds klaarstaande vervoer. Brussels here we come!

Dadelijk werd begonnen met de 2 vliegtuigen onder handen te nemen. De D896 kreeg een onderhoud maar vooral kon men niet snel genoeg beginnen met de ombouw naar een foto-Dakota. Moest het toestel niet verongelukt zijn in Schotland dan had het daar uit revisie gekomen als KP-14 en niet K-14 zoals we overal lezen. Het tweede toestel, de "590", zou later de K-10 worden (na heel even KR-10 te zijn geweest). Ook hier kon het niet snel genoeg gaan omdat men voor deze Dakota grootse plannen had als V.I.P. en V.V.I.P.-toestel.

Het leven op de basis van Evere, was net zoals op Wevelgem, niet om over naar huis te schrijven. Zeer slecht eten en hiervoor moest dan nog betaald worden! En dan nog wel aan de kaki's! Na weken van protest beterde het, maar niet zonder eerst op de vuist te zijn gegaan! Voor de mensen die van de R.A.F. kwamen kon het verschil niet groter zijn. In Engeland bij de R.A.F. was alles gratis en nog loon krijgen ook. Terug in België moesten onze "beroeps" voor alles en nog wat betalen.

Een eerste interventie van onze Joris Malliet ging richting Beauvechain. Aldaar was de D896 van de landingsbaan het gras in gegaan. In die beginperiode bleek dat één van de problemen met de C-47B's het landingsgestel te zijn. Meer bepaald met "den hydrolique". Het lange stilstaan na het beëindigen van de oorlog zal zeker geen goed gedaan hebben, zeker niet omdat de toestellen in weer en wind hadden gestaan na hun uitdienstneming bij de U.S.A.A.F.

Spijtig genoeg voor Joris kwam er veel te vroeg een einde aan zijn verblijf op Evere bij de B.T.C./169 Wing. Na de perikelen met het eten en het goede organisatievermogen van de bevelhebber, Jean de Callataÿ, was het er al snel een aangename werkomgeving geworden. Nog voor het de 15^e Wing werd, werd Joris zoals reeds geschreven, naar Beauvechain overgeplaatst. Op deze basis zou hij ook weer niet lang blijven omdat er na enkele maanden alweer een mutatie voorzien was. Het constante muteren beu zijnde, stopte hij zijn loopbaan bij de Belgische Luchtmacht en ging tot aan zijn pensioen dienen bij het "paardenvolk" van de Rijkswacht.

de révisión, il aurait porté le numéro KP-14 et non K-14 comme on peut le lire partout. Le deuxième avion, le « 590 » deviendra le K-10 (après avoir été très temporairement KR-10). Ici aussi, nous ne pouvions pas aller assez vite pour le transformer en V.I.P et V.V.I.P.

La vie sur la base d'Evere était semblable à celle de Wevelgem, guère brillante. Nourriture très mauvaise. Et nous devions en plus la payer ! Et à des kakis en plus! Après des semaines de protestations la situation s'est améliorée, mais pas sans avoir tapé du poing sur la table ! Pour le personnel qui venait de la R.A.F., la différence ne pouvait pas être plus grande. En Angleterre, à la R.A.F., tout était gratuit et nous recevions encore une paye.

De retour en Belgique nos « militaires de carrière » devaient payer pour tout et n'importe quoi.

La première intervention de notre Joris Malliet était pour Beauvechain. C'est là que le D896 est sorti de piste et est allé dans l'herbe. Au début, il semblait que le problème provenait d'un des trains d'atterrissage du CB-47B. Plus précisément avec le système hydraulique. La longue immobilisation après la fin de la guerre et leur décommissionnement de l'U.S.A.A.F. n'a rien apporté de bon, sûrement pas puisque les avions étaient soumis à tous les temps.

Malheureusement pour Joris, la fin du séjour à Evere au B.T.C./169 Wing est arrivée bien trop tôt. Après les périples de la nourriture et le bon pouvoir d'organisation du commandant,



Jean de Callataÿ, il y a bien vite régné une agréable sphère de travail. Avant même que l'unité devienne le 15^e Wing, et comme déjà mentionné, Joris a été déplacé vers Beauvechain. Il n'y est pas resté longtemps non plus, puisqu'après quelques temps, une nouvelle mutation l'attendait. Comme il en avait assez des mutations constantes, il a mis fin à sa carrière à la Force Aérienne et jusqu'à sa pension il a rejoint le « monde des chevaux » de la Gendarmerie.

The Atlas story

Part 25

Mike Arren & René Hoeben

Traduction Marc Philips

Duitsland

In augustus 2018 heeft, na de RAF in mei, nu ook de Luftwaffe bekendgemaakt dat ze over een versie MEDEVAC beschikt die het mogelijk maakt gekwetsten in optimale omstandigheden te evacueren via de lucht. Het gaat over een ombouw kit waardoor de Duitse Atlassen ingericht kunnen worden als een intensieve zorgen-afdeling van een ziekenhuis, met beademingsapparatuur, met infusie- en monitoringsapparatuur voor o.a. de controle over levensnoodzakelijke gegevens zoals hartslag en bloeddruk. Ook is er beademingsapparatuur voorzien.

Het duurt drie tot vier uur om het vliegtuig uit te rusten met 6 bedden en met alle nodige medische apparatuur. In deze configuratie kunnen er zes liggende patiënten worden vervoerd die reeds medische verzorging en, mogelijk een operatie ondergingen. Operaties aan boord zijn wegens de drukverschillen in vlucht niet mogelijk. Bedoeling is dat de artsen aan boord de gewonden tijdens de vlucht naar de thuisbasis monitoren en verzorgen, en dat ze in ziekenhuizen van de Bundeswehr in Berlijn en Hamburg verder worden verzorgd. Momenteel kan de Luftwaffe slechts één van haar Atlassen in deze medische configuratie uitrusten. Vanaf 2020 verwacht men dat er dat vier worden en uiteindelijk zouden dertig Duitse Atlassen als “vliegend ziekenhuis” kunnen omgebouwd worden. In de toekomst zou de capaciteit van zes liggende patiënten uitgebreid worden tot acht à tien. Voor de verzorging en begeleiding zouden een medisch team van veertien personen nodig zijn. Met een vliegbereik van 7000 kilometer kunnen zo gewonden ook vanuit Mali of Afghanistan, waar Duitse troepen op dit ogenblik ingezet worden, zonder tussenstop overgevlogen worden naar Duitsland.

Verenigd Koninkrijk

Op 6 november heeft een Atlas van de RAF een lading van 23 ton per parachute boven Salisbury Plain gedropt. Tijdens deze vlucht werd de zwaarste last ooit door een Brits toestel gedropt. Deze dropping was een test om de mogelijkheden van de Atlas om zware cargo, zoals militaire uitrustingen, voorraden en humanitaire hulp af te leveren zonder dat er

Allemagne

En août 2018, après la RAF en mai, la Luftwaffe a également annoncé qu'elle disposait d'une version MEDEVAC qui permet d'évacuer des blessés dans des conditions optimales. Il s'agit d'un kit de conversion qui permet aux Atlas allemands d'être équipé comme un service de soins intensifs d'un hôpital, avec des équipements respiratoires, avec des appareils de perfusion et de monitoring pour le contrôle des données vitales comme la fréquence cardiaque et la pression artérielle. Des équipements respiratoires sont également fournis.

Il faut de trois à quatre heures pour équiper l'avion de 6 lits et de tout l'équipement médical nécessaire. Dans cette configuration, six patients couchés qui ont déjà reçu des soins médicaux et éventuellement une intervention



médicale, peuvent être transportés. Des opérations à bord ne sont pas possibles en raison des différences de pression en vol. Le but est que les médecins à bord surveillent et prennent soin des personnes blessées pendant leur vol retour à la base mère, pour être ensuite pris en charge dans les hôpitaux de la Bundeswehr de Berlin et de Hambourg. Actuellement, la Luftwaffe peut équiper un seul de ses Atlas dans cette configuration médicale. A partir de 2020, il pourrait en avoir quatre équipés pour en arriver à trente Atlas allemands qui pourraient être convertis en «hôpital volant».

moet worden geland. Ter vergelijking, de maximum vracht die via het Container Delivery System van de C-130J Hercules kan worden gedropt bedraagt 15 ton.

À l'avenir, la capacité de six patients couchés serait étendue à huit ou dix patients. Pour les soins et l'accompagnement, une équipe médicale de quatorze personnes serait nécessaire. Avec



Airbus

Op 31 oktober wordt gemeld dat Airbus vreest dat de deadline van 30 november voor de herzieningen van het contract (zie vorig nummer) met de klanten niet zal worden gehaald daar de onderhandelingen trager verlopen dan voorzien, maar anderzijds heeft men vorderingen gemaakt in deze onderhandelingen – waaronder het nieuwe leveringsschema en het toevoegen van militaire capaciteiten aan het ontwerp – dat men het onbegrijpelijk zou vinden dat er voor 2019 geen nieuw akkoord uit de bus zal vallen.

Op 6 november wordt bekend dat de “test” A400M's (Airbus vliegtuigen) vlak voor de negende verjaardag van hun eerste vlucht op 11 december 2009 intussen 10.000 vlieguren op hun actief hebben. Dit zijn meer vlieguren dan gepland, maar ze waren nodig om de tactische en strategische capaciteiten van het toestel volledig te kunnen ontwikkelen. Niet alleen werd de Atlas uitgebreid getest om de wensen van zijn klanten te kunnen vervullen, maar werd de Atlas niet alleen gecertificeerd als militair maar ook als civiel toestel.

Humanitaire operaties

Op 3 oktober maakt de Britse regering bekend dat het een Atlas van de RAF zal inzetten om noodhulp te leveren naar aanleiding van de aardbeving en de tsunami die hieruit volgde die op 28 september de omgeving van Palu teisterde. Deze noodhulp wordt geleverd door het Department for International Development (DFID). Op 5 oktober landde de Atlas van de RAF met noodhulp voor Palu omstreeks 13:02 uur lokale tijd te Balikpapan, dat voor deze gelegenheid als internationaal hulpcentrum werd aangeduid. Naast de 17,5 ton noodhulp van het DFID vervoerde de RAF-Atlas ook 3 ton Indonesische noodhulp. De noodhulp bestond o.a. uit tenten, sanitaire noodsystemen, vrachtwagens, een vorklift, een transportband en een verlichtingstoren met eigen generator.

Op 9 oktober heeft Maleisië ook een Atlas van de Maleisische Luchtmacht ingezet om noodhulp te leveren aan het geteisterde Palu. Deze Atlas, die door de TUDM, de Indonesische regering en de Airbus Foundation werd ingezet, heeft vanaf de vliegbasis

un rayon d'action de 7000 kilomètres, des blessés peuvent être rapatriés d'une seule traite vers l'Allemagne à partir du Mali ou de l'Afghanistan où les troupes allemandes sont déployées actuellement.

Royaume-Uni

Le 6 novembre, un Atlas de la RAF a largué une charge de 23 tonnes par parachute au-dessus de la Salisbury Plain. Durant ce vol, c'est la charge la plus lourde qu'un avion Britannique a jamais larguée. Ce parachutage a été un test de la capacité de l'Atlas à larguer des cargaisons lourdes, comme de l'équipement militaire, des approvisionnements et de l'aide humanitaire sans avoir à atterrir. Pour la comparaison, le fret maximal largable via le Container Delivery System du C-130J Hercules, est de 15 tonnes.

Airbus

Le 31 octobre, il est mentionné qu'Airbus craint que la date limite du 30 novembre pour les révisions du contrat (voir le numéro précédent) avec ses clients ne soit pas atteinte car les négociations sont plus lentes que prévu, mais d'autre part, des progrès ont été réalisés durant ces négociations-en particulier le nouveau calendrier de livraison et l'ajout de capacités militaires au projet-mais il serait incompréhensible qu'un nouvel accord ne soit pas trouvé en 2019.

Le 6 novembre, il est annoncé que les A400M « test » (avions AIRBUS), juste avant le neuvième anniversaire du premier vol le 11 décembre 2009-a maintenant 10.000 heures de vol à son actif. Ce sont plus d'heures de vol que prévu, mais ça a été nécessaire pour développer pleinement les capacités tactiques et stratégiques de l'appareil. Non seulement l'Atlas a été largement modifié et testé pour répondre aux souhaits de ses clients, mais a été non seulement certifié comme appareil militaire, mais aussi comme avion civil.

Opérations humanitaires

Le 3 octobre, le gouvernement britannique a annoncé qu'il utiliserait un Atlas de la RAF pour fournir des secours d'urgence



Halim bij Djakarta noodhulp in de vorm van tankwagens, graafmachines, voedsel, kledij en medische voorraden naar Palu overgevoeren.

Op 25 augustus melden Frans Ministerie van Buitenlandse Zaken, de Airbus Foundation en de Indonesische regering dat een Atlas van de Armée de l'Air ingezet werd om 24 ton aan noodhulp – waaronder voedselvoorraden en ziekenwagens – van Djakarta naar Lombok over te vliegen.

België

De eerste A400M die geleverd zal worden in België is in productie genomen. De levering is nog steeds voorzien in de lente van 2020. Vervolgens nog 2 in 2020, 3 in 2021 en een exemplaar in 2022 en 2023.

We hebben uit betrouwbare bron vernomen dat de ondertekening van het contract voor de bouw van de A400M loods (MxCx A400M) in de komende weken zou gebeuren. Zoals gezegd gaat het over een DBFM-formule (Design, Build, Finance en Maintain) contract. Ontwerp, bouw, financiering en onderhoud gebeuren door een prive partner en Defensie huurt de loods. Voor locatie zie plan bij artikel Infrastructuur.

Het dossier voor de aankoop van de Vluchtsimulator (FFS) is op 24 Dec goedgekeurd in de Minister Raad. Het Training Centre met de FFS zal gebouwd worden naast het wachtlokaal, kant vliegveld (zie ook plan bij artikel Infrastructuur). Het TrgC zal naast de FFS ook een LMWST (loadmaster Workstation Trainer) hebben.

Het TrgC zal onder de formele ATO (Approved Training Organisation) van Sevilla hangen. Hierdoor kunnen onze militaire piloten een burger licentie verkrijgen.

Alle management en beheer van de FFS zal door Airbus personeel gebeuren. Onze instructeurs zullen ingezet worden voor de tactische vorming.

en reponse au tremblement de terre et au tsunami qui ont ravagé le 28 septembre les environs de Palu. Cette aide d'urgence est fournie par le Departement for International Development (DFID). Le 5 octobre, l'Atlas de la RAF a atterri avec une aide d'urgence pour Palu à environ 13:02 heure locale à Balikpapan, qui a été désigné à cette occasion comme centre d'aide international. Outre les 17,5 tonnes d'aide d'urgence du DFID, l'Atlas de la RAF a également transporté 3 tonnes d'aide d'urgence indonésienne. L'aide d'urgence consistait en des tentes, des systèmes sanitaires d'urgence, des camions, un chariot élévateur, une courroie transporteuse et une tour d'éclairage avec son propre générateur.

Le 9 octobre, la Malaisie a également déployé un Atlas de l'armée de l'air malaisienne pour fournir une aide d'urgence à Palu. Cet Atlas qui a été déployé par le TUDM, le gouvernement indonésien et la Fondation Airbus, a transporté à partir de la base de Halim à Djakarta de l'aide d'urgence sous forme de camions citernes, excavatrices, vivres, vêtements et fournitures médicales à Palu.

Le 25 août, le ministère français des affaires étrangères, la fondation Airbus et le gouvernement indonésien ont rapporté qu'un Atlas de l'armée l'Air a transporté 24 tonnes d'aide d'urgence – y compris des approvisionnements alimentaires et des ambulances – de Djakarta à Lombok.

Belgique

Le premier A400M qui sera livré en Belgique a été mis en production. La livraison est toujours prévue pour le printemps 2020. Ensuite encore 2 en 2020, 3 en 2021 et 1 exemplaire en 2022 et en 2023.

Nous avons appris de source fiable que le contrat pour la construction du hangar A400M (MxCxA400M) sera signé dans les quelques semaines à venir. Pour l'implantation, voir le plan dans l'article sur l'infrastructure. Comme mentionné ci-dessus, il s'agit d'un contrat de formule DBFM (Design, Build, Finance and Maintain). La conception, la construction, le financement et l'entretien sont assurés par un partenaire privé et la Défense loue le hangar.

Le dossier d'achat du simulateur de vol (FFS) a été approuvé le 24 décembre au Conseil des ministres. Le centre de formation (TrgC) avec le FFS sera construit à côté du corps de garde côté aéroport (voir aussi le plan dans l'article Infrastructure). Le TrgC aura un LMWST (Loadmaster Workstation Trainer) en plus du FFS. Le TrgC fonctionnera dans le cadre formel de l'ATO (Approved Training Organisation) de Séville. Ceci permet à nos pilotes militaires d'obtenir une licence civile. Toute la gestion et l'administration du FFS seront assurées par le personnel d'Airbus. Nos instructeurs seront utilisés pour l'entraînement tactique.



2020 – Aankomst van de A400M in de 15 Wing

2020 – Arrivée du A400M au 15 Wing

Jean-Louis Lejeune

Met de nakende komst van de A400M en de MRTT (Multi Role Tanker Transport) zijn zowel op organisatorisch vlak als op het vlak van de infrastructuur belangrijke veranderingen gepland.

Organisatie van de 15 Wing

De structuur van de 15 Wing met zijn 4 groepen (vlieggroep, maintenancegroep, verdediging- en steungroep en BruMil) blijft bestaan maar de aantallen worden aangepast aan de nieuwe werklast.

In principe zal alleen de A400M vanuit Melsbroek ondersteund worden en dit met een totaal van 630 man. Daarnaast zijn er 110 zogenaamd “territoriale functies” voorzien die in aanmerking komen om vroeg of laat uitbesteed te worden: functies in de Horeca, de wacht alsook het onderhoud van de infrastructuur en van de commerciële voertuigen. Naargelang de grootte van de toekomstige commerciële vloot zou er maximum 90 man bij kunnen komen. De A321 wordt op termijn vervangen door de MRTT die vanuit Eindhoven in een multinationale omgeving ingezet zal worden. Negenendertig Belgische militairen zijn hiervoor voorzien. Meer hierover in een volgende editie.

Nieuwe infrastructuur

Dat de huidige infrastructuur van de 15 Wing oud en versleten is, is geen geheim.

Maintenancecomplex (MxCx)

Gezien de huidige C-130 loodsen Blaton & Fromson te smal zijn om een A400M onder te brengen, werd reeds geruime tijd beslist om een adequate infrastructuur naast het gebouw van

Jean-Louis Lejeune

Avec l'arrivée imminente de l'A400M et du MRTT (Multi Role Tanker Transport), des changements sont prévus aussi bien du point de vue organisationnel qu'au niveau de l'infrastructure.

Organisation du 15 Wing

La structure du 15 Wing avec ses 4 groupes (groupe de vol, groupe de maintenance, groupe de défense et support et BruMil) reste inchangée mais les effectifs seront adaptés à la nouvelle charge de travail.

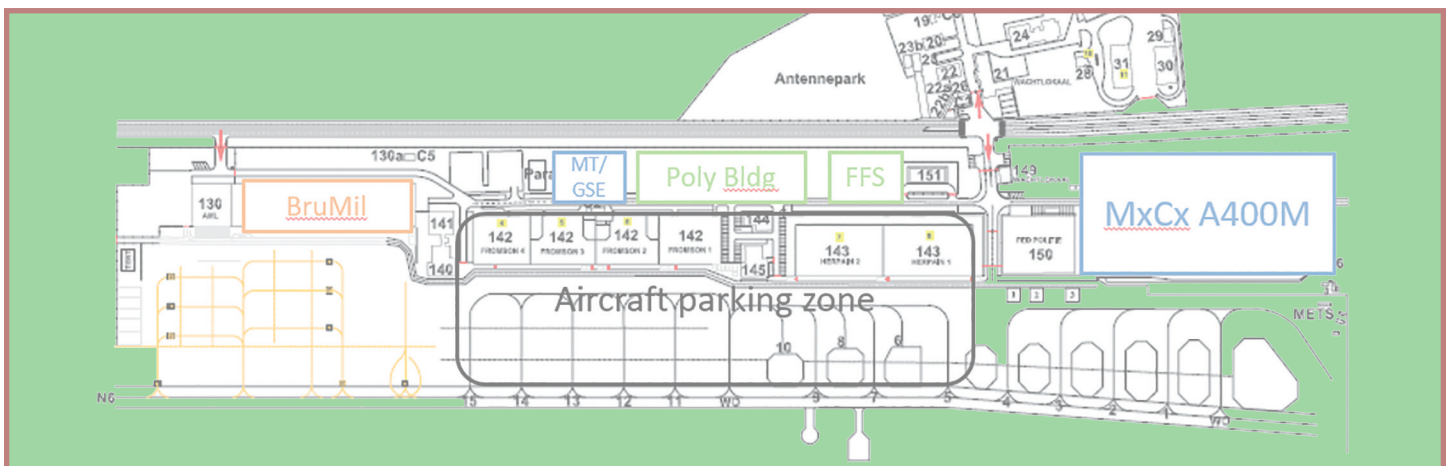
En principe seul l'A400M sera opéré à partir de Melsbroek et ce avec un total de 630 personnes. A côté de cela, il y a 110 fonctions dites « territoriales » qui tôt ou tard pourraient être externalisées : des postes dans l'Horeca, la garde ainsi que l'entretien de l'infrastructure et des véhicules commerciaux. Selon la taille de la future flotte d'avions commerciaux, 90 personnes au maximum pourraient y être ajoutées. L'A321 sera à terme remplacé par le MRTT qui sera opéré à partir d'Eindhoven dans un environnement multinational. Trente-neuf militaires belges en feront partie. Plus à ce sujet dans une prochaine édition.

Nouvelle infrastructure

L'infrastructure actuelle du 15 Wing est vieille et dégradée, ce n'est pas un scoop.

Complexe de maintenance (MxCx)

Vu que les hangars C-130 actuels Blaton & Fromson sont trop étroits pour y entrer un A400M, il a été décidé il y a déjà quelques temps de construire une infrastructure adaptée



de Federale Politie te zetten. Het contract voor de bouw van een MxCx voorzien voor het gelijktijdig onderhouden van maximum 3 A400M's en voor het uitvoeren van onderhoudswerken in verschillende ateliers zou tegen begin 2019 getekend moeten worden. De werkzaamheden zouden midden 2019 moeten aanvangen en het complex zou in het eerste kwartaal van 2021 geleverd moeten worden, enkele maanden na de aankomst van de eerste A400M.

Bovendien werd recentelijk beslist om de rest van de infrastructuur (kant vliegveld) ook volledig te vernieuwen.

à côté du bâtiment de la Police Fédérale. Le contrat pour la construction d'un MxCx afin d'assurer l'entretien simultané de maximum 3 A400M ainsi que l'exécution d'activités d'entretien dans différents ateliers devrait être signé début 2019. Les travaux pourraient alors commencer mi-2019 et le complexe devrait être prêt pour le premier trimestre de 2021, quelques mois après la livraison du premier A400M.

Il a en outre été décidé récemment de renouveler également le reste de l'infrastructure (côté aéroport). Vu que les deux systèmes d'armes (C-130 & A400M) devront cohabiter à



Gezien beide wapensystemen (C-130 & A400M) gedurende een relatief grote periode (ongeveer 18 maand) gelijktijdig vanuit Melsbroek ingezet zullen worden, werd een gefaseerd plan opgesteld om dit allemaal te kunnen realiseren.

Fase 1: tot levering van de eerste A400M (gepland in mei 2020)

Gedurende deze fase zal er plaats gemaakt worden in de loods Blaton om het onderhoudspersoneel en het materieel A400M daar te kunnen onderbrengen, en de resterende onderhoudsactiviteiten C-130 zullen maximaal in de loods Fromson gecentraliseerd worden. Daarnaast zal de infrastructuur van de vlieggroep aangepast worden om het 'Mission Planning and Restitution System A400M' te kunnen installeren en de eerste aanpassingswerken aan de vliegtuigparkings zullen gestart worden.

Fase 2: vanaf de levering van de eerste A400M tot oplevering van het MxCx A400M (voorzien eerste kwartaal van 2021)

Gedurende deze fase zullen de onderhoudswerkzaamheden A400M en de stockage van het materieel A400M geleid worden vanuit Blaton 3. Indien nodig zou, voor grote maintenance-activiteiten, een loods bij een burgermaatschappij op de site van de luchthaven Brussel-Nationaal gehuurd kunnen worden.

Fase 3: vanaf de oplevering van het MxCx A400M tot de buitendienststelling van de laatste C-130 (gepland eind 2021)

Gedurende deze fase zal al het materieel, het personeel en de activiteiten onderhoud A400M naar het nieuwe MxCx overgebracht worden. De Stafblok en de loods Herpain zullen vrijgemaakt worden in voorbereiding van de afbraak ervan. Een gebouw voor de Full Flight Simulator zal opgericht worden. De vluchtsimulator A400M zal zo performant zijn dat een uur trainen op de simulator gelijk is aan een uur operationele training met het vliegtuig zelf.

Fase 4: vanaf de buitendienststelling van de C-130

Melsbroek pendant une période relativement longue (environ 18 mois), un plan phasé a été développé afin de pouvoir les opérer simultanément.

Phase 1 : jusqu'à la livraison du premier A400M (planifiée en mai 2020)

Pendant cette phase de la place sera libérée dans le hangar Blaton afin d'y héberger le personnel de maintenance et le matériel A400M et les activités d'entretien restantes sur les C-130 seront centralisées au maximum dans le hangar Fromson. L'infrastructure du groupe de vol sera quant à elle aménagée pour y installer le 'Mission Planning and Restitution System A400M' et les premiers aménagements aux parkings avions seront entamés.

Phase 2 : à partir de la livraison du premier A400M jusqu'à la livraison du MxCx A400M (planifié le premier trimestre de 2021)

Pendant cette phase les activités d'entretien A400M ainsi que le stockage du matériel A400M seront dirigées depuis le Blaton 3. Si nécessaire pour de grandes activités de maintenance, un hangar serait loué auprès d'une compagnie civile sur le site de l'aéroport de Bruxelles-National.

Phase 3 : à partir de la livraison du MxCx A400M jusqu'au retrait de service des derniers C-130 (planifié fin 2021)

Pendant cette phase, le matériel, le personnel ainsi que les activités d'entretien A400M seront transférées vers le nouveau MxCx. Le bloc Etat-major et le hangar Herpain seront vidés en préparation de leur destruction. Un bâtiment pour l'installation d'un Full Flight Simulator sera construit. Ce simulateur de vol A400M sera tellement performant qu'une heure d'entraînement sur le simulateur sera égale à une heure d'entraînement opérationnel sur l'avion-même.

Phase 4 : après le retrait de service des C-130

Pendant cette phase, le bloc Etat-major ainsi que les hangars Herpain et Fromson seront démolis pour faire place à un



Gedurende deze fase zullen de Stafblok alsook de loodsen Herpain en Fromson afgebroken worden om plaats te maken voor een parking A400M. Een polyvalent gebouw zal opgericht worden tussen de steenweg en het huidige loods Fromson voor de huisvesting van de volgende diensten: het commando van de 15 Wing, de vlieggroep, het commando van de verdediging en steungroep, het commando van de maintenancegroep, de sectie overleving, het commando van het smaldeel logistiek & technical support alsook de flight MT/GSE en de flight CIS. Daarna zullen de gebouwen van de huidige vlieggroep en de loods Blaton afgebroken worden om een nieuwe BruMil te kunnen oprichten. Daarna zal de huidige BruMil afgebroken kunnen worden om plaats te maken voor een parking voor voertuigen.

parking avion A400M. Un bâtiment polyvalent sera construit entre la chaussée et l'actuel hangar Fromson pour y héberger les services suivants : le commandement du 15 Wing, le groupe de vol, le commandement du groupe de défense et support, le commandement du groupe de maintenance, la section survie, le commandement de l'escadrille logistique & support technique ainsi que le flight MT/GSE et le flight CIS. Ensuite les bâtiments actuels du groupe de vol et le hangar Blaton seront démolis afin d'y construire un nouveau BruMil. Après cela le bâtiment actuel de BruMil sera démolé pour faire place à un parking véhicules.



15 Wing Today



Jean-Louis Lejeune

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

BELTAD MINUSMA

Vanaf het begin van deze operatie werd beslist dat het vliegtuig maandelijks vervangen zou worden (omwille van de A-checks die om de 45 dagen in Melsbroek uitgevoerd moeten worden) en dat het detachement 2 maanden ter plaatse zou blijven.

Na de CH-09 en de CH-01 was het de beurt aan de CH-03 (Bernaerts, Kocken) die tussen 9 juli en 9 augustus in Bamako gestaan heeft, gevolgd door de CH-12 (Gysen, Van Dyck) tussen 10 augustus en 6 september, de CH-04 (Charlier, Grégoire) tussen 4 september en 5 oktober, de CH-05 (Erens, Remacle) tussen 3 oktober en 2 november, de CH-11 (Herman, Van Den Hof) tussen 30 oktober en 29 november en de CH-09 (Verhaert, Mingels) tussen 27 november en 29 december. De Ch-13 (Deberdt, Bezensek) is op 26 december naar Mali vertrokken. Sinds het begin in mei tot eind december werden om en bij de

Jean-Louis Lejeune

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

Dès le début de cette opération, il a été décidé que l'avion serait remplacé mensuellement (vu qu'un A-check doit être effectué tous les 45 jours à Melsbroek) et que le détachement resterait sur place pour deux mois.

Après le CH-09 et le CH-01, c'était au tour du CH-03 (Bernaerts, Kocken) d'être stationné à Bamako du 9 juillet au 9 août, suivi du CH-12 (Gysen, Van Dyck) du 10 août au 6 septembre, du CH-04 (Charlier, Grégoire) du 4 septembre au 5 octobre, du CH-05 (Erens, Remacle) du 3 octobre au 2 novembre, du CH-11 (Herman, Van Den



Hof) du 30 octobre au 29 novembre et du CH-09 (Verhaert, Mingels) du 27 novembre au 29 décembre. Le Ch-13 (Deberdt, Bezensek) s'est envolé pour le Mali le 26 décembre.



Depuis le début en mai jusque fin décembre environ 210 vols ont été exécutés au profit de la MINUSMA ce qui représente environ 400 heures de vol. La plupart des vols ont Gao et

BELTAD C-130 cargo BKO-MOPTI



210 vluchten uitgevoerd ten voordele van de MINUSMA goed voor ongeveer 400 vliegers. De meeste vluchten hebben Gao en Timboektoe als bestemming maar ook Mopti en Tessalit. Tijdens deze vluchten werden bijna 4800 passagiers vervoerd alsook ongeveer 750 ton cargo. Een paar droppings met materieel mochten eveneens uitgevoerd worden.



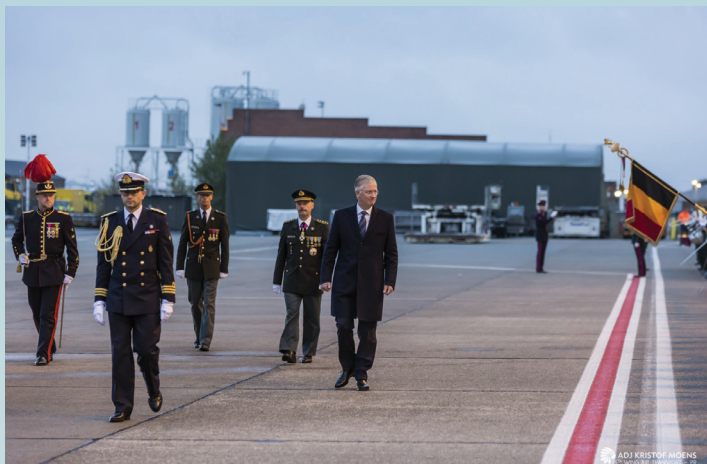
Koninklijke vluchten

Op 5 september heeft een Embraer (Vanhecke, Desnyder) onze Vorsten naar Zurich gebracht om deel te nemen aan de informele bijeenkomst van de staatshoofden van de Duitstalige landen. 's Anderendaags zijn ze terug naar België gevlogen.

Op 26 september is een Embraer (Mollet, Bekmezci) de Koningin Paola dringend in Venetië gaan ophalen waar ze het slachtoffer werd van een beroerte.

Op 1 oktober zijn onze Vorsten met een Embraer (Beguin, Detaille) naar Wenen gevlogen om deel te nemen aan de officiële opening van de Bruegel-tentoonstelling in het "Kunsthistorisches Museum". Dit was een zeer prestigieuze tentoonstelling die werd georganiseerd ter gelegenheid van de 450^{ste} verjaardag van het overlijden van deze meester van de vlaamse renaissance.

Tussen 22 en 24 oktober hebben onze Vorsten een Staatsbezoek aan Portugal gebracht samen met de minister van Buitenlandse Zaken Didier Reynders en de minister-presidenten van de Gemeenschappen en Gewesten alsook Belgische ondernemers. Een A330 (Flamant, Dewulf) heeft de talrijke delegatie naar



Lissabon en Porto gebracht.

Op 14 november heeft de Falcon 900 (Leest, Beulen) onze Vorsten naar Londen gebracht waar ze deelgenomen hebben aan de festiviteiten ter gelegenheid van de zeventigste verjaardag van de Prins van Wales in Buckingham Palace.

Op 23 november is onze Vorstenpaar naar Berlijn gevlogen met een Embraer (Vandekerckhove, Desnyder) om deel te nemen aan een herdenkingsplechtigheid in het kader van de 100^{ste} verjaardag van het einde van de Eerste Wereldoorlog.

Op 25 november heeft een Embraer (Beguin, Vanhaeren) de Prinses Astrid en onze minister van Buitenlandse Zaken voor een economische zending naar Marokko gebracht. Deze zending heeft Casablanca, Rabat en Tanger aangedaan. De Prinses was vergezeld door meerdere federale en regionale ministers. Een tweede Embraer (Bekmezci, Vanhaeren) heeft de hele delegatie op 29 november terug naar België gebracht.

VIP's

Op 19 september heeft een Embraer (Vanhecke, Vanhaeren) onze Premier naar Salzburg gebracht om deel te nemen aan de Europese informele top over de Brexit en migratie. 's Anderendaags is hij terug naar België gevlogen. Een tweede Embraer bracht de EU-Voorzitter Donald Tusk daarheen.

Op 28 september is Generaal Compennol - Chef Defensie (CHOD) vanuit Melsbroek met een Poolse B38M naar Torrejon

Tombouctou comme destination mais aussi Mopti et Tessalit. Pendant ces vols quelques 4800 passagers ont été transportés ainsi qu'environ 750 tonnes de cargo. Quelques largages de matériel ont également pu être effectués.

Vols Royaux

Le 5 septembre un Embraer (Vanhecke, Desnyder) a emmené nos Souverains à Zurich participer à la rencontre informelle des chefs d'Etat des pays germanophones. Ils sont rentrés en Belgique le lendemain.

Le 26 septembre un Embraer (Mollet, Bekmezci) a été chercher d'urgence la Reine Paola à Venise où elle avait été victime d'un accident vasculaire cérébral.

Le 1 octobre nos Souverains se sont envolés pour Vienne avec un Embraer (Beguin, Detaille) afin de participer à l'inauguration officielle de l'exposition BRUEGEL au « Kunsthistorisches



Museum ». Il s'agissait d'une exposition très prestigieuse qui était organisée à l'occasion des 450 ans du décès de ce maître de la renaissance flamande.

Du 22 au 24 octobre, nos Souverains ont effectué une visite d'Etat au Portugal. Ils étaient accompagnés du Ministre des Affaires Etrangères Didier Reynders et des Ministres-Présidents des Communautés et Régions ainsi que des entrepreneurs belges. Un A330 (Flamant, Dewulf) a emmené la nombreuse délégation à Lisbonne et à Porto.

Le 14 novembre le Falcon 900 (Leest, Beulen) a fait un saut vers Londres pour y déposer nos Souverains qui participaient aux festivités à l'occasion du septantième anniversaire du Prince de Galles se tenant au Palais de Buckingham.

Le 23 novembre le couple Royal s'est envolé vers Berlin en Embraer (Vandekerckhove, Desnyder) pour participer à une

gevlogen, samen met zijn collega CHOD's van het NATO Military Committee. Hij is op 3 oktober met een Embraer (Bekmezci, Vanhaeren) terug naar België gevlogen.

Op 2 oktober heeft de A321 (Dewulf, Beeckmans) de Viceadmiraal Hofman Vice Chef Defensie (VCHOD) en een delegatie naar



Mali gebracht. Hij is 's anderendaags teruggekomen met de Generaal-majoor Deconinck die na 18 maanden als hoofd van de MINUSMA terugkeerde naar België.

Tussen 10 & 12 oktober is onze Premier naar Yerevan (Armenië) gereisd met de A321 (Paelinck, Dewitte).

Op 11 oktober stonden twee vreemd uitzierende vliegtuigen op de parking van BruMil: C-2A Greyhounds die de Secretaris-Generaal van de NAVO en SACEUR naar een vliegdekschip gingen brengen.



Tussen 14 & 18 oktober is onze VCHOD op zending naar Washington via Gander geweest met de Falcon 900 (Coeckelberghs, Gilson).

Op 23 oktober is een B737 op de parking van BruMil toegekomen met aan boord de Colombiaanse President Iván Duque. De volgende dag heeft hij een gesprek met de Belgische Premier gehad over de bilaterale betrekkingen en de internationale ontwikkelingen. Daarna is hij vertrokken richting Lissabon.

Op 29 oktober heeft een Embraer (Vanhecke, Davin) de CHOD naar Trondheim (Noorwegen) gebracht om een bezoek te brengen aan de Belgische troepen die aan de oefening Trident Juncture deelnamen. Het was de grootste NAVO-oefening sinds het einde van de Koude Oorlog. Ongeveer 50000 soldaten, 65 schepen en 250 vliegtuigen uit 31 naties (de 29 landen lid van de NAVO, Zweden en Finland) namen eraan deel. Terug via Orland de 30^{ste}.

Op 12/13 november vloog de Falcon 900 (Jorissen, Heckhout)

cérémonie commémorative du 100^{ème} anniversaire de la fin de la Première guerre mondiale.

Le 25 novembre un Embraer (Beguin, Vanhaeren) a amené la Princesse Astrid et le Ministre des Affaires Etrangères au Maroc pour une mission économique. Cette mission s'est rendue à Casablanca, Rabat et Tanger. La Princesse était accompagnée de plusieurs ministres fédéraux et régionaux. Un deuxième Embraer (Bekmezci, Vanhaeren) a ramené toute la délégation vers la Belgique le 29 novembre.

VIP's

Le 19 septembre un Embraer (Vanhecke, Vanhaeren) a amené notre Premier Ministre à Salzburg afin de participer au sommet européen informel sur le Brexit et la migration. Il est rentré en Belgique le lendemain. Un deuxième Embraer y a conduit le Président de l'UE Donald Tusk.

Le 28 septembre le Général Compagnol notre Chef de la Défense (CHOD) ainsi que ses collègues CHOD du Comité Militaire de l'OTAN se sont envolés vers Torrejon à bord d'un B38M polonais. Le CHOD est rentré en Belgique le 3 octobre avec un Embraer (Bekmezci, Vanhaeren).



Le 2 octobre l'A321 (Dewulf, Beeckmans) a amené le Vice-amiral Hofman Vice-Chef de la Défense (VCHOD) et une délégation au Mali. Il est revenu le lendemain avec le Général-major Deconinck qui rentrerait en Belgique après 18 mois passés à la tête de la MINUSMA.

Notre Premier Ministre s'est rendu à Erevan (Arménie) du 10 au 12 octobre avec l'A321 (Paelinck, Dewitte).

Le 11 octobre deux avions étranges étaient stationnés sur le parking de BruMil: des C-2A Greyhounds qui allaient amener le Secrétaire-Général de l'OTAN et SACEUR sur un porte-avion.

Notre CHOD a effectué une mission à Washington via Gander avec le Falcon 900 (Coeckelberghs, Gilson) du 14 au 18 octobre.

Le 23 octobre un B737 est arrivé sur le parking de BruMil avec à son bord le Président colombien Iván Duque. Le lendemain, il a eu une conversation avec notre Premier Ministre sur les relations bilatérales et l'actualité internationale. Il s'est ensuite envolé pour Lisbonne.

Le 29 octobre un Embraer (Vanhecke, Davin) a emmené notre CHOD vers Trondheim (Norvège) pour y visiter les troupes belges participant à l'exercice Trident Juncture. Il s'agissait du plus grand exercice OTAN organisé depuis la fin de la Guerre Froide. Environ 50000 soldats, 65 navires et 250 aéronefs de 31 États (les 29 pays membres de l'Otan, la Suède et la Finlande) y

naar Newcastle met de VCHOD.

Op 14 november heeft een Bombardier de President van de Republiek Zuid-Afrika Zijne Excellentie de Heer Cyril Ramaphosa naar België gebracht. Hij werd door Zijne Majesteit de Koning in audiëntie op het Kasteel van Laken ontvangen. 's Anderendaags is hij naar Genève vertrokken.

Op 24 november is de nieuwe minister van Defensie Sander Loones met de Naval Component Commander Viceadmiraal Robberecht met een Embraer (Bekmezci, Vanhaeren) naar Ronneby (Zweden) gevolgen om een bezoek te brengen aan de bemanningen van de Godetia en de Louise-Marie.

Op 9 december is onze Premier naar Marokko vertrokken met een Embraer (Vandekerckhove, Vanhaeren) om daar deel te nemen aan de Intergouvernementele conferentie voor de goedkeuring van het Global Compact voor een veilige, geordende en reguliere migratie.

Op 10 december is de CHOD op X-Mas tour vertrokken met de DA900 (Jorissen, Gilson). Deze trip heeft hem naar Šiauliai, Mazar-El-Sharif, Al Azraq, Amman, Niamey en Bamako gebracht. Op 13 december is hij terug in Melsbroek geland.

BAF days 8/9 September

Dit jaar vonden de BAF-days plaats in Kleine Brogel. De CH-10 (Leonard, Van Nieuland) met "special paint" maakte deel uit van de "static display".

De Embraer CE-03 heeft er dagelijks drie vulgarisatievluchten uitgevoerd. Op zaterdag met de crew Mollet/Vanhaeren en op zondag met de crew Vandekerckhove/Behets-Wydemans.

Oefening Renegade

Op woensdag 12 september heeft de A321 (Flamant, Paelinck) deelgenomen aan een oefening 'Renegade' in Spanje en in Frankrijk. Op de terugvlucht had Defensie een interventieoefening gepland op een vliegtuig dat niet zou hebben gereageerd op de bevelen van de autoriteiten. De A321 werd dus door 2 F-16's onderschept en was voorzien te landen op de landingsbaan 25R van de luchthaven Brussel-Nationaal. Maar op het laatste ogenblik is de windrichting veranderd en de oefening heeft op de landingsbaan 01 moeten plaatsvinden i.p.v. op de 25R. Deze onverwachte verandering van landingsbaan maakte het niet mogelijk om de lokale bevolking te verwittigen. Enkele inwoners wonende dichtbij de 01 waren bijzonder bang voor de aanblik van twee F-16's die op zeer lage hoogte achter een burgervliegtuig aanzaten. De ombudsman van de Federale regering werd na de oefening overweldigd door klachten. Tweeënvertig passagiers, voornamelijk persmensen, mochten aan deze zending deelnemen. Een reportage over de oefening werd trouwens op het avondjournaal van de RTBF (La Une) getoond.

Fotosessie

Op 13 september werd een veertigtal journalisten en/of spotters uitgenodigd in de 15W tussen 17u en 22u ter gelegenheid van 45 jaar C-130 en 70 jaar 15de Wing om foto's te trekken van de CH-10 en de CE-04 met "special paints".

ont participé. Retour via Orland le lendemain.

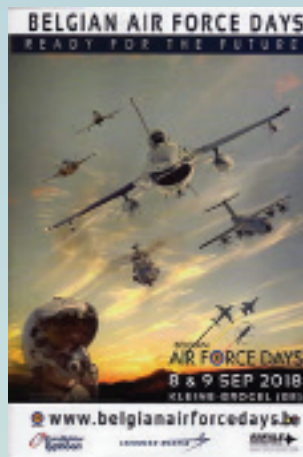
Les 12/13 novembre le Falcon 900 (Jorissen, Heeckhout) s'est envolé pour Newcastle au profit du VCHOD.

Le 14 novembre un Bombardier s'est posé à Melsbroek avec à son bord le Président de la République d'Afrique du Sud son Excellence Monsieur Cyril Ramaphosa. Il a été reçu en audience par le Roi au château de Laeken suite à quoi il s'est envolé le lendemain pour Genève.

Le 24 novembre le nouveau Ministre de la Défense Sander Loones accompagné du Naval Component Commander le Vice-amiral Robberecht s'est rendu à Ronneby (Suède) en Embraer (Bekmezci, Vanhaeren) afin de rendre visite aux équipages du Godetia et du Louise-Marie.

Le 9 décembre notre Premier Ministre s'est rendu au Maroc en Embraer (Vandekerckhove, Vanhaeren) pour y participer à la Conférence intergouvernementale pour adopter le Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières.

Le 10 décembre le CHOD s'est envolé pour son traditionnel X-Mas tour avec le Falcon 900 (Jorissen, Gilson). Ce voyage l'a amené à Šiauliai, Mazar-El-Sharif, Al Azraq, Amman, Niamey et Bamako. Retour à Melsbroek le 13 décembre.



BAF days 8/9 Septembre

Cette année, les BAF-days se sont déroulés à Kleine Brogel. Le CH-10 (Leonard, Van Nieuland) et sa peinture spéciale ont fait partie du « static display ».

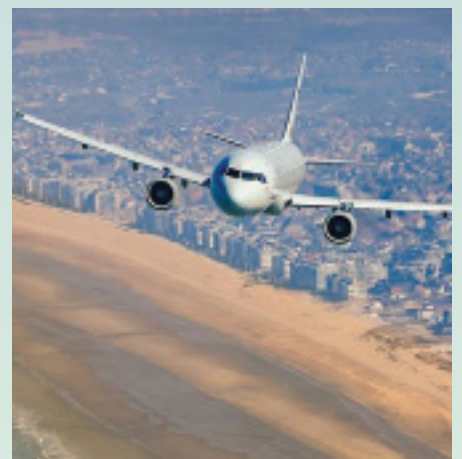
L'Embraer CE-03 y a effectué trois vols de vulgarisation par jour. Le samedi avec l'équipage Mollet/Vanhaeren et le dimanche avec l'équipage Vandekerckhove / Behets-Wydemans.

Exercice Renegade

Le mercredi 12 septembre, l'A321 (Flamant, Paelinck) a participé à un exercice 'Renegade' en Espagne et en France. Sur le vol retour, la Défense avait planifié un exercice d'intervention

sur un avion qui n'aurait pas réagi aux injonctions des autorités.

L'A321 a donc été intercepté par 2 F-16 et était prévu d'atterrir sur la piste principale 25R de l'aéroport de Bruxelles-National. Mais au dernier moment, la direction du vent a changé et l'exercice a eu lieu sur la piste 01 au lieu de la 25R. Vu ce changement imprévu, il n'a pas été possible de prévenir la population



locale. Quelques habitants résidents près de la 01 ont été particulièrement effrayés de voir deux F-16 à très basse altitude derrière un avion civil. L'ombudsman du gouvernement fédéral a été submergé de plaintes après cet exercice. Quarante-deux

Family day

Op 26 september heeft de jaarlijkse “family day” plaatsgevonden. Drie rotaties C-130 (Gochel, Palmans) telkens met 32 passagiers en één rotatie Embraer (Beguin, Huyghebaert) met 41 passagiers werden uitgevoerd.



Remembrance day

Op 13 oktober heeft een Remembrance day plaatsgevonden op het kerkhof van Brussel aan het monument voor de Belgische Vliegers gevallen voor het vaderland. Een Embraer (Mollet, Behets-Wydemans) heeft de ceremonie overgevlogen.

ASEM top

Op 18 en 19 oktober werd de ASEM-top in Brussel gehouden. Aan deze ontmoeting Azië-Europa nemen staatshoofden en regeringsleiders van 51 Europese en Aziatische landen deel alsook vertegenwoordigers van de Europese Unie en de secretaris-generaal van de Associatie van Zuidoost-Aziatische staten (ASEAN).

BruMil heeft in dat kader de volgende autoriteiten tot ieders tevredenheid mogen ontvangen:

- De Premier van Vietnam met een B-787-9

passagers, principalement des gens de la presse, ont pu participer à cette mission. Un reportage sur cet exercice a d'ailleurs été diffusé au journal du soir de la RTBF (La Une).

Séance photos

Le 13 septembre une quarantaine de journalistes et/ou spotters ont été invités au 15W entre 17h et 22h à l'occasion des 45 ans du C-130 et des 70 ans du 15 Wing afin de prendre des photos du CH-10 et du CE-04 affublés de leur peinture spéciale.



Family day

Le « family day » annuel s'est tenu le 26 septembre. Trois rotations C-130 (Gochel, Palmans) avec chaque fois 32 passagers et une rotation Embraer (Beguin, Huyghebaert) avec 41 passagers ont été effectuées.

Remembrance day

Le 13 octobre un Remembrance day s'est

- De Vicepresident van India met een B-747-400
- De Premier van Japan met twee B-747-400
- De President van Zuid-Korea met een B-747-400
- De Premier van Denemarken met een Challenger CL-604
- De Premier van Zweden met een Gulfstream G4
- De Premier van Italië met een A319
- De Premier van Slovenië met een Falcon 2000



déroulé au cimetière de Bruxelles au monument des Aviateurs belges tombés pour la patrie. Un Embraer (Mollet, Behets-Wydemans) a survolé la cérémonie.

Oefening NEO

In de week van 26 tot 30 november werd een NEO-oefening (Non-combatant Evacuation Operation) georganiseerd door Defensie. Het doel was het testen van het vermogen van verschillende Defensie-eenheden om op zeer korte termijn ontplooid te worden om bijvoorbeeld landgenoten uit een crisisgebied te evacueren. Zodra het activeringsbevel door de Staf is uitgevaardigd (na een politieke beslissing), brengen de betrokken eenheden hun uitrusting en personeel naar Peutie, waar ze binnen de JAMC (Joint Air Mounting Cell) worden behandeld. Daar wordt het materiaal verpakt en gepalletiseerd voor transport per C-130. Het personeel doorloopt een controleketen en krijgt de meest recente administratieve instructies en medische voorzorgsmaatregelen (vaccins) voordat het door de luchthavenbeveiliging wordt gescand en een instapkaart krijgt. Op bevel, afhankelijk van de planning

Sommet ASEM

Les 18 et 19 octobre le sommet ASEM s'est tenu à Bruxelles. Ce sommet Asie – Europe a réuni les chefs d'État ou de gouvernement de 51 pays européens et asiatiques ainsi que des représentants de l'Union européenne et le secrétaire général de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN).

Dans ce cadre, BruMil a accueilli les autorités suivantes et ce, à la satisfaction de tous :

- Le Premier Ministre du Vietnam avec un B-787-9
- Le Vice-Président de l'Inde avec un B-747-400
- Le Premier Ministre du Japon avec 2 B-747-400
- Le Président de la Corée du Sud avec un B-747-400
- Le Premier Ministre du Danemark avec un Challenger CL-604



- Le Premier Ministre de la Suède avec un Gulfstream G4
- Le Premier Ministre italien avec un A319
- Le Premier Ministre de la Slovénie avec un Falcon 2000

Exercice NEO

Durant la semaine du 26 au 30 novembre, un exercice NEO (Non-combatant

van de zendingen en de staat van de vliegtuigen, wordt het personeel en/of het materieel naar Melsbroek gestuurd om direct in het juiste vliegtuig te worden geladen en ontplooid te worden.

Planning uitdienstneming C-130's

Zoals vermeld in ons nummer DN 73 werd de CH-08 al in december 2017 aan de grond gezet in Beauvechain. Alle motoren, schroeven en bruikbare instrumenten en onderdelen werden





gerekupereerd om op de andere toetellen gebruikt te kunnen worden. De cel zal aan de Koninklijke Luchtmacht van Nederland verkocht worden om als mock-up gebruikt te worden. De CH-10 heeft zijn laatste vlucht (Charlier, Kauffmann) gedaan op 20 december 18. Dit toestel zal in de 15 Wing zelf gedemonteerd worden. De horizontale stabilisator zal op de CH-07 geïnstalleerd worden omdat er een ernstig gebrek vastgesteld werd tijdens zijn C-check. De 9 overblijvende C130's zullen tot eind 2019 in dienst blijven, 7 tot eind 2020 en 4 tot eind 2021.

Luchtdopen Viva for Life

Skeyes (ex-Belgocontrol) en Defensie hebben dit jaar Viva for Life gesteund. Jongeren in moeilijkheden kregen op 14 december een exclusief bezoek aan de controletoren en een luchtdoop op Embraer (Vandekerckhove, Vanhaeren).



Evacuation Operation) a été organisé par la Défense. Il s'agissait de tester la capacité de différentes unités de la Défense de se déployer dans des délais très courts afin par exemple d'évacuer des compatriotes d'une zone en crise. Une fois l'ordre d'activation donné par l'Etat-Major (après décision politique), les unités concernées amènent leur matériel et personnel à Peutie où ils sont traités au sein du JAMC (Joint Air Mounting Cell). C'est là que le matériel est conditionné et palettisé pour être transporté par C-130. Le personnel passe par une chaîne de contrôle et obtient les dernières directives administratives et précautions médicales (vaccins) avant d'être scanné par la sécurité de l'aéroport et recevoir une carte d'embarquement. Sur ordre, en fonction du planning des missions et de l'état des avions, le personnel et/ou le matériel sera acheminé vers Melsbroek pour être directement chargé dans l'avion adéquat et être déployé.

Planning retrait de service des C-130

Comme mentionné dans notre numéro DN 73, le CH-08 a été mis au sol à Beauvechain en décembre 2017. Les moteurs, hélices ainsi que les instruments et les accessoires utilisables ont été récupérés afin de servir de pièces de rechange pour le reste de la flotte. La cellule sera vendue à la « Koninklijke Luchtmacht » des Pays-Bas où elle servira de mock-up.

Le CH-10 a effectué son dernier vol (Charlier, Kauffmann) le 20 décembre 18. Il sera démonté au 15 Wing. Le stabilisateur horizontal sera installé sur le CH-07 sur lequel un grave manquement a été découvert pendant son C-check. Les 9 C130 restants resteront en service jusque fin 2019, 7 jusque fin 2020 et 4 jusque fin 2021.

Baptêmes de l'air Viva for Life

Cette année, Skeyes (ex-Belgocontrol) et la Défense ont soutenu l'action Viva for Life. Le 14 décembre dernier, des jeunes en difficultés ont effectué une visite exclusive à la tour de contrôle et un baptême de l'air en Embraer (Vandekerckhove, Vanhaeren).

Pic : 20 Sqn



Kunsttentoonstelling in DAKOTA van februari tot juni

Stephane Stienlet

gewezen paracommando en kenner van de "Native Americans"
stelt cartoons (para's en C-130's) en grafisch werk (indianen) tentoon
Iedereen hartelijk welkom!

Exposition d'art au DAKOTA entre fevrier et juin

Stephane Stienlet

ancien paracommando et connaisseur des "Native Americans"
Expose des cartoons (para et C-130) et du travail graphique (Indiens)
Bienvenue à tout le monde!

