



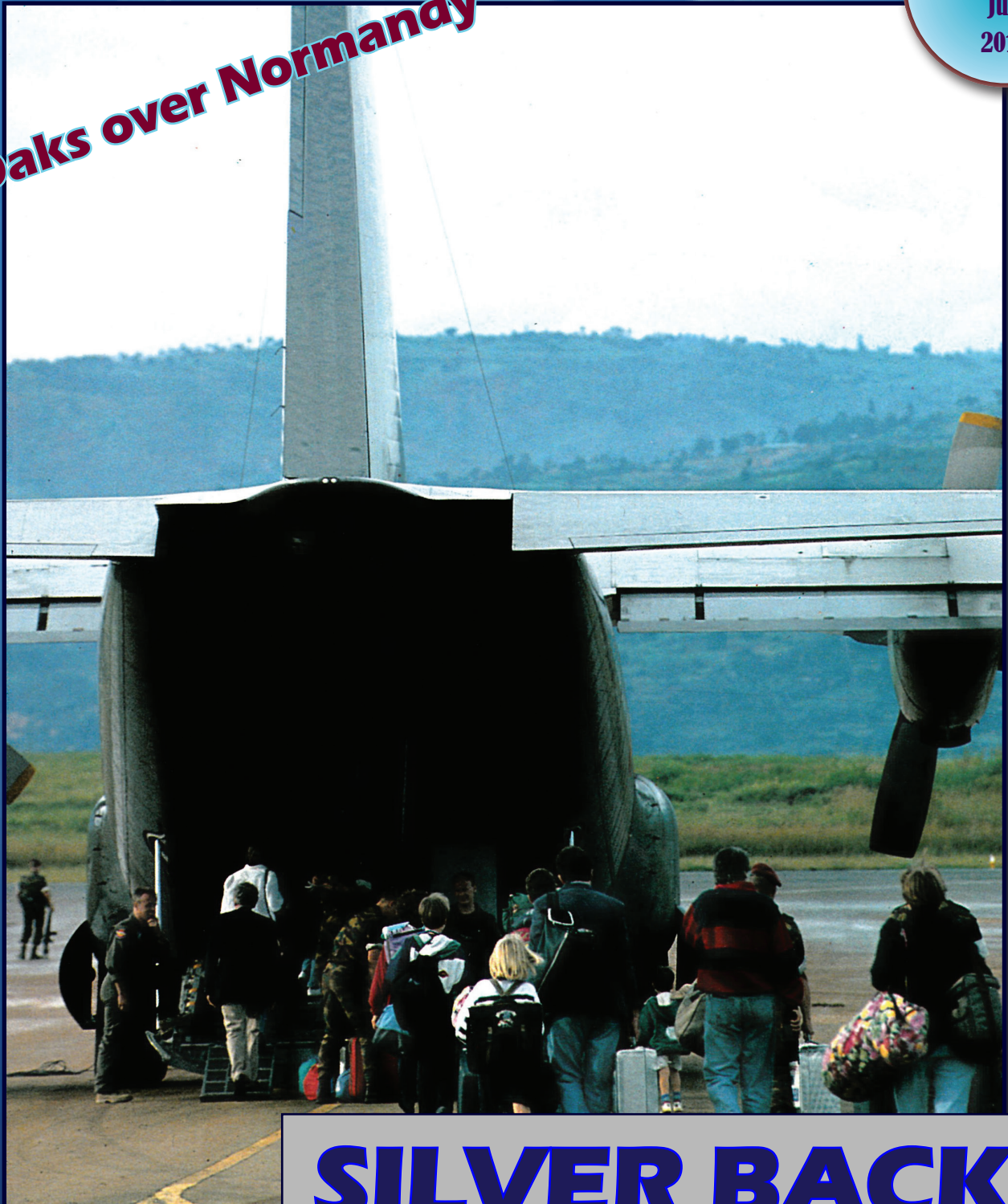
DAKOTA

News

77

Jun
2019

Daks over Normandy

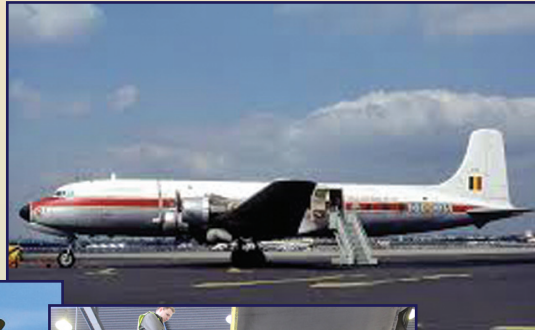


SILVER BACK

DC-6 Transatlantic

In dit nummer:

Dans ce numéro:



Blz 3
Page 3

Woord van de voorzitter
Mot du Président

Blz 4
Page 4

Inside Dakota

Blz 7
Page 7

Silver back en Blue safari
Silver back et Blue safari

Blz 17
Page 17

Per DC-6 over de Atlantische oceaan
En DC-6 au-dessus de l'Atlantique

Blz 20
Page 20

Atlas Story, part 26

Blz 23
Page 23

Daks over Normandië
Daks au-dessus de la Normandie

Blz 25
Page 25

Een première voor de maintenance van 15 Wing
Une première pour la maintenance du 15 Wing

Blz 27
Page 27

15 Wing Today

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

Redactie :

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

Layout : André Janssens

Vertaling : Isabelle Scheyvaerts,
Gilbert Desmet, 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 4498711

e-mail : secretariaat@dakota15wing.be

Openingsuren: maandag & donderdag,
van 14 tot 17 u.

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

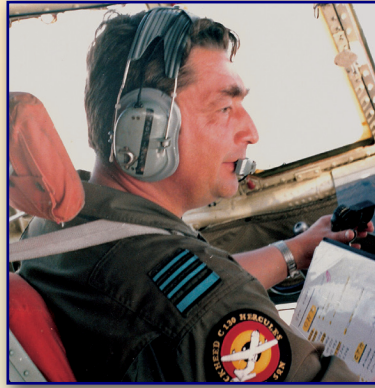
Tél : 02 4498711

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

Velen onder jullie hebben zeker al gehoord van het luchtvaartmuseum, een onderdeel van het Koninklijk Legermuseum gelegen in het Jubelpark te Brussel, en een aanrader voor allen die het nog geen bezoek gebracht hebben. In de grote hal vindt u een exemplaar van bijna alle militaire vliegtuigen die gediend hebben in onze Strijdkrachten vanaf de eerste wereldoorlog tot en met de F-16, nog steeds actief in onze eenheden. Men vindt er zowel gevechtsvliegtuigen als opleidingstoestellen als transportvliegtuigen. Ze zijn er gekomen dankzij de inzet van een groot aantal vrijwilligers en de steun van de Luchtmacht, die van oordeel waren dat deze vliegtuigen dienden bewaard te blijven als een levende herinnering aan de rijke geschiedenis van onze militaire luchtvaart.

Dit alles als inleiding omdat ik denk dat het moment gekomen is om opnieuw te overwegen een vliegtuig aan deze indrukwekkende collectie toe te voegen. Ik heb het hier natuurlijk over de C-130H die, wanneer de laatste eind 2021 Melsbroek zal verlaten, gedurende 50 jaar samen met de 15 Wing niet alleen in de krijgsmachtdelen maar ook bij de burgerbevolking, een begrip geworden is. Ook internationaal tijdens humanitaire zendingen en reddingsoperaties heeft het vliegtuig zijn betrouwbaarheid en operationele veelzijdigheid bewezen.

De C-130 is ook een iconisch transportvliegtuig. Het is het eerste militaire transporttoestel uitgerust met turbopropmotoren, het is meer dan zestig jaar in productie, er zijn meer dan 2.500 toestellen gebouwd en verkocht in bijna honderd landen. Ik denk dat er voldoende argumenten zijn om een van onze C-130H in België te houden.

De C-130 is echter ook geen klein vliegtuig. Ik zie dus ook niet onmiddellijk een exemplaar in de hal van het luchtvaartmuseum of op ons vliegtuigenpark in het Quartier Groenveld. Maar aan de overkant van de Haachtsesteenweg waar de volgende jaren druk afgebroken en gebouwd zal worden zou toch een plaatsje moeten kunnen gereserveerd worden om een C-130H te plaatsen, juist zoals de andere basissen hun vliegtuig hebben.

Ik ben ervan overtuigd dat ik en onze vzw niet de enige zijn die met dit idee spelen. Hopelijk zijn er veel luchtvaart vrienden, ex- en actieve "luchtmachters" en waarom niet het Koninklijk Legermuseum, die vinden dat we deze opportuniteit niet kunnen laten voorbijgaan. Mijn bedoeling is alle lezers, en onze 400-plus leden, te laten weten dat wij er als vereniging achter staan en alle initiatieven die hetzelfde doel nastreven actief zullen steunen.

René Hoeben
Luitenant-generaal Vlieger b.d.
ex-piloot C-130H

Si vous ne l'avez pas encore visité, nous vous recommandons vivement de faire un tour au Musée de l'Air et de l'Espace, la section aérienne du Musée Royal de l'Armée situé dans le parc du Cinquantenaire de Bruxelles. Vous y trouverez la plupart des avions ayant servi dans nos Forces Armées, depuis la première guerre mondiale jusqu'au F-16 encore actif dans nos unités. Vous y trouverez des avions de combat, d'entraînement et de transport. Tous sont là grâce aux efforts d'un grand nombre de bénévoles et au soutien de la Force Aérienne qui a toujours souhaité conserver ces avions, témoins de la richesse de l'histoire de notre aviation militaire.

Par cette courte introduction, je souhaite attirer l'attention sur le fait qu'il est temps de penser à ajouter un avion à cette collection déjà fort impressionnante. Je veux parler du C-130 qui, associé durant 50 ans au 15 Wing qu'il quittera fin 2021, est devenu un concept incontournable tant dans les unités militaires que dans le monde civil. Cet avion a également démontré sa fiabilité et ses multiples facettes opérationnelles durant de nombreuses opérations humanitaires et de sauvetage.

Le C-130 est également un avion emblématique. C'est en effet le premier avion de transport militaire équipé de turbopropulseurs. Produit depuis plus de soixante ans, il a été construit à plus de 2.500 exemplaires et vendu dans près d'une centaine de pays. Un nombre suffisant d'arguments pour garder l'un de nos C-130H en Belgique !

Le C-130 n'étant pas particulièrement petit, je ne l'imagine pas dans le hall du Musée de l'Air ou exposé dans notre parc d'avions au Quartier Groenveld. Par contre, je pense qu'on devrait pouvoir lui réserver une place de l'autre côté de la chaussée de Haacht, où des travaux d'aménagement général sont prévus durant les prochaines années. Nous aurions ainsi notre C-130 tout comme d'autres bases ont leur avion.

Je suis convaincu que notre asbl et moi-même ne sommes pas les seuls à développer cette idée. J'espère que les nombreux amis de l'aéronautique ainsi que les représentants 'force aérienne' actifs et non actifs et, pourquoi pas le Musée Royal de l'Armée, seront d'accord avec moi pour dire que nous ne devons pas laisser passer cette opportunité. Mon but est de confirmer à nos lecteurs, et ils sont plus de 400, que notre association défend cette idée et se dit prête à soutenir activement toute initiative allant dans ce sens.

René Hoeben
Lieutenant-général Aviateur b.d.
Ancien pilote C-130H



Inside Dakota

Activiteiten

Wij zijn terug op kruissnelheid! Sinds publicatie van ons vorig ledenblad hebben Hubert en Monica tijdens een tiental groepsbezoeken ongeveer 280 bezoekers ontvangen. Daar rekenen wij de 5 vergaderingen van Sabena Modellers Club en de 3 van de Para's die Jean opving niet bij, en evenmin de 3-maandelijke bezoeken van de Old Timers. Op 14 februari organiseerden wij bovendien een gezamenlijke apero Old Timers/Ere-Kpl, omdat de 15Wing die dag in de Mess een speciale maaltijd voor hun personeel organiseerde. Omdat de reünie van promotie 79A niet kon doorgaan in Florennes, vergaderden zij in DAKOTA op dinsdag 19 maart. Op vrijdag 29 maart vierde BAFARA zijn 50^e verjaardag tijdens een receptie, voorafgaand aan hun jaarlijkse Algemene Vergadering.

Ondertussen hebben wij ook onze Algemene Vergadering gehad op maandag 25 februari, waar onder andere beslist werd het jaarlijks lidgeld te behouden op 15 €, onze DAKOTA News 3 maal per jaarte blijven publiceren en onze traditionele BREUGELMAALTIJD te organiseren op vrijdag 11 oktober. Reserveer nu al die datum, en stort zo snel mogelijk uw deelname volgens de details in bijgevoegde uitnodiging.

Nieuw Tf nummer

De analoge Tf centrale van de 15 Wing werd vervangen door een nieuwe digitale, waar wij (om veiligheidsredenen) niet op aangesloten konden worden. Voortaan kunnen jullie ons, tijdens de openingsuren, bereiken op **nummer 02 449 87 11**. Berichten buiten de openingsuren belanden via dat nummer op ons antwoordapparaat.

Juist e-mail adres

Wij hebben al enkele keren opgemerkt dat sommigen, volledig te goeder trouw, berichten versturen naar adressen die wij niet (langer) controleren, en dus ook geen antwoord kunnen krijgen op hun eventuele vragen. Deze adressen vonden zij waarschijnlijk op andere sites (buiten onze controle), die hun gegevens over ons niet aangepast hebben. Wij proberen die zo veel mogelijk onze juiste gegevens: secretariaat@dakota15wing.be door te sturen. Dit adres, en ons nieuw Tf nummer werden al aangepast in de colofon van onze DAKOTA News en op onze website <http://www.dakota15wing.be>.

Activités

On revient à la vitesse de croisière ! Depuis la publication de notre précédent magazine, Hubert et Monica ont reçu environ 280 visiteurs lors de dix visites de groupes. Nous n'incluons pas les 5 réunions du Sabena Modellers Club et les 3 des Para's que Jean a accueillis, ni les 3 visites mensuelles des Old Timers. Le 14 février, nous avons également organisé un apéritif commun Old Timers/Cpl d'honneur car, ce jour-là, le 15 Wing organisait un repas spécial pour son personnel au mess. Parce que la réunion de la Promotion 79A n'a pas pu avoir lieu à Florennes, ils se sont réunis au DAKOTA le mardi 19 mars. Le vendredi 29 mars, le BAFARA a célébré son 50^{ième} anniversaire lors d'une réception, avant leur assemblée générale annuelle.

Entre-temps, nous avons également tenu notre Assemblée générale le lundi 25 février, au cours de laquelle il a été décidé, entre autres, de maintenir la cotisation annuelle à 15 €, de continuer à publier nos DAKOTA News 3 fois par an et d'organiser notre REPAS TRADITIONEL BREUGHÉLIEN le vendredi 11 octobre. Réservez dès maintenant cette date et versez votre contribution aussi vite que possible d'après les détails dans l'invitation ci-jointe.

Nouveau numéro Tf

La centrale Tf analogique du 15 Wing a été remplacée par une nouvelle centrale numérique, à laquelle nous (pour des raisons de sécurité) n'avons pu être connectés. Vous pouvez désormais nous joindre, pendant les heures d'ouverture, au numéro **02 449 87 11**.

Les messages en dehors des heures d'ouverture se retrouvent sur notre répondeur via ce numéro.

Adresse e-mail correcte

Nous avons déjà constaté à plusieurs reprises que certaines personnes, de bonne foi, envoient des messages à des adresses que nous ne vérifions pas (ou plus), et ne reçoivent donc pas de réponse à leurs questions. Ils ont probablement trouvées adresses sur d'autres sites (hors de notre contrôle), qui n'ont pas ajusté leurs données nous concernant. Nous essayons de leur envoyer autant que possible nos données correctes : secretariaat@dakota15wing.be. Cette adresse et notre nouveau numéro Tf ont déjà été mis à jour dans le colophon de notre DAKOTA News et sur notre site web <http://www.dakota15wing.be>.

Het einde van onze C-130's nadert

Tot onze grote vreugde heeft de bevelhebber van de 15 Wing, Kolonel VI SBH Tanguy Flamant Ir ons meegedeeld dat hij zich wil inzetten om te trachten een C-130H, toestel dat 50 jaar gevlogen heeft in de Luchtmacht, te behouden in ons luchtvaart patrimonium. Het vliegtuig zou kunnen tentoongesteld worden in het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis of in de 15 Wing, in Groenveld of aan de overkant op het vliegveld. De vzw Dakota steunt dit project volledig en is bereid het dagelijks onderhoud en de toegang voor bezoekers te verzekeren indien het toestel in de 15 Wing geplaatst wordt. We beseffen dat dit een ambitieus project is maar hopen dat men inziet welke belangrijke rol de C-130H in zijn vijftigjarige geschiedenis gespeeld heeft voor de Luchtmacht, Defensie en België.

Ondertussen heeft het bestuur stappen genomen om enkele belangrijke onderdelen te bekomen van de C-130H om tentoon te stellen in ons museum en op ons vliegtuigenpark. Tijdens een vergadering met LtKol SBH Scholliers (MRSys-A/T Transport Aircraft) heeft vzw Dakota bevestigd geïnteresseerd te zijn om volgend materiaal te bekomen: een schroef C130H op stand, een "external fuel" tank, een motor C130 en de verticale staart van de CH10 (in 2018 uniek beschilderd ter gelegenheid van 45 jaar C-130H en 70 jaar 15 Wing). We houden u op de hoogte van beide projecten.

Wie interesse heeft in speciale schilderingen op onze transportvliegtuigen verwijs ik graag naar een mooi artikel van de pen van Tom Brinckman op de site van "Hangar Flying" <https://www.hangarflying.eu/2018/10/de-15e-wing-in-volle-beweging/>

Restore

Het Restore-team werkte verder aan de C-119 CP-10, vooral aan de restauratie van de cockpit. In de cargoruimte, die nu volledig is geresatureerd, bevindt zich een fototentoonstelling



La fin de nos C-130 approche

À notre grande joie, le commandant du 15 Wing, le colonel Avi BEM Tanguy Flamant Ir nous a fait savoir qu'il voulait faire un effort pour tenter de préserver dans notre patrimoine aérien un C-130H, l'appareil qui a volé 50 ans dans notre Force aérienne. L'avion pourrait être exposé au Musée royal de l'armée et de l'histoire militaire ou au 15 Wing, à Groenveld ou de l'autre côté sur l'aérodrome. L'a.s.b.l. Dakota appuie entièrement ce projet et est prête à assurer l'entretien quotidien et l'accès des visiteurs si l'avion est installé au 15 Wing. Nous sommes conscients qu'il s'agit d'un projet ambitieux, mais nous espérons que les gens comprendront le rôle important que le C-130H a joué en cinquante ans d'histoire pour la Force aérienne, la Défense et la Belgique.

Entre-temps, notre conseil d'administration a pris des mesures pour obtenir quelques pièces importantes du C-130H qui seront exposées dans notre musée et sur notre parc d'avions. Lors d'une réunion avec le LtCol BEM Scholliers (MRSys-A/T Transport Aircraft), l'asbl Dakota a confirmé son intérêt à obtenir le matériel suivant: une hélice C130H sur pied, un réservoir de carburant extérieur, un moteur C130 et l'empennage vertical du CH10 (peint de façon unique en 2018 à l'occasion des 45 années C-130H et du 70^{ième} anniversaire du 15 Wing). Nous vous tiendrons au courant des deux projets. Si vous êtes intéressé par des peintures spéciales sur nos avions de transport recherchez ce bel article de Tom Brinckman sur le site de «Hangar Flying» : <https://www.hangarflying.eu/2018/10/de-15e-wing-in-volle-beweging/>

Restore

L'équipe de restauration a continué de travailler sur le C-119 CP-10, particulièrement sur la restauration du poste de pilotage. Dans l'espace de chargement, aujourd'hui entièrement restauré, Jean Dries a monté une exposition de photos sur le Flying Boxcar C-119 au fil des ans. Pour préparer le prochain nettoyage de l'avion, l'équipe répare également quelques dommages mineurs à la tôlerie du C-119 et du DC-3. Jean Dries est en consultation avec notre parrain et membre honoraire, M. Paul Buyse, afin de trouver un moyen de repeindre notre C-119 pour un prix raisonnable.

Expo Stéphane Stienlet

De février à fin août, tous nos visiteurs peuvent admirer l'œuvre de S. Stienlet dans notre salle d'exposition. Cet artiste est un ex-paracommando et connaisseur des «Native Américains». Dans

samengesteld door Jean Dries over de Flying Boxcar C-119 door de jaren heen. Om de volgende kuisbeurt van de vliegtuigen voor te bereiden, herstelt de ploeg ook enkele kleine beschadigingen aan de beplating van C-119 en DC-3. Jean Dries overlegt met onze sponsor en erelid, de Heer Paul Buyse om een manier te vinden om onze C-119 voor een betaalbare prijs te herschilderen.

Expo Stephane Stienlet

Van februari tot einde augustus kunnen al onze bezoekers in onze tentoonstellingszaal het werk bekijken van S. Stienlet. De kunstenaar is een ex-paracommando en kenner van de "Native Americans". In de tentoonstelling worden vooral zijn cartoons (over de paracommando's en de 15 Wing) en zijn prachtig grafisch werk over de indianen tentoongesteld. Het boek "SstArt" met een overzicht van het gehele werk van deze kunstenaar is in DAKOTA te koop voor 25 euro.

Fotoproject "Old Sioux"

Begin maart begon fotograaf P. Verbeeck, de zoon van "Rodge" Verbeeck die jarenlang piloot was in de 15 Wing, zijn project "Old Sioux". Het is de bedoeling een artistiek fotoboek samen te stellen van de bemanningsleden van de 15 Wing uit de jaren 1960-70. Onze vereniging steunt dit project door hem toe te laten onze Dakota DC3 en Flying Boxcar C-119 te gebruiken voor het maken van portretten van de vliegeniers. P. Verbeeck richtte een brief aan vele anciens om aan dit project deel te nemen en het te laten uitgroeien tot een eerbetoon aan de bemanningen van de Dakota's en Flying Boxcars van de 15 Wing.

DAKOTA dankt:

Rudy Geirnaert (Kol VI b.d. gewezen CO 15W): Voor het schenken van aandenkens die hij ontving als CO 15W en bevelhebber van Kabul International Airport (KAIA) gedurende de ISAF.

Rik De Baets (ADC b.d. van de Luchtmacht): Bezorgde een mooi samengestelde farde met foto's van alle Dakota's (DC-3/C-47) die ooit in gebruik waren in de 15 Wing, hun tijdsperiode en immatriculatie.



Axel Vermeesch (Lt Kol VI b.d. ancien 15W): Hij schonk vier boeken uitgegeven in 1991: "40 jaar Paracommandoleven in de militaire pers" en "Paracommando: 40 ans de reportages à travers la presse militaire", beide boeken werden samengesteld door majoor Genot. Het boek "La piste du risque, commando-parachutiste" door J. Militis. en "Over the HUMP" uitgegeven door de USAF Airlift School.

15 Wing Magazijn C-130: Deze sectie bezorgde ons een C-130 "Observation bubble". Deze plexi koepels werden geplaatst in de cockpit na het wegnemen van de "overhead escape hatch". Op die manier kon een lid van de bemanning (loadmaster) de hele omgeving van het vliegtuig waarnemen, wat deel uitmaakte van de zelfbescherming van de C-130 bij de inzet bij operaties in en naar Pakistan en Afghanistan (2001-2010).



l'exposition, ses caricatures (sur les parachutistes et le 15 Wing) et son beau travail graphique sur les Indiens sont exposés. Le livre «SstArt» avec un aperçu de l'ensemble du travail de cet artiste est en vente à DAKOTA pour 25 euros.

Projet photo «Vieux Sioux»

Début mars, le photographe P. Verbeeck, fils de «Rodge» Verbeeck, qui a longtemps été pilote au 15 Wing, a lancé son projet «Old Sioux». Il a l'intention de compiler un livre photo artistique des membres d'équipage du 15 Wing des années 1960 à 1970. Notre association soutient ce projet en lui permettant d'utiliser notre Dakota DC3 et notre Flying Boxcar C-119 pour la création des portraits d'aviateurs. P. Verbeeck a adressé une lettre à de nombreux anciens pour qu'ils participent à ce projet et qu'il devienne un hommage aux équipages des Dakota et Flying Boxcars du 15 Wing.

Le DAKOTA remercie :

Rudy Geirnaert (Col. Avi. e.r. anciennement CO 15W) : Pour ses dons de souvenirs qu'il a reçus comme CO 15W et commandant de l'aéroport international de Kaboul (KAIA) pendant la FIAS.

Rik De Baets (ADC e.r. de la Force Aérienne) : il nous a fait don d'une farde bien composée avec des photos de tous les Dakota (DC-3/C-47) qui ont opéré au 15 Wing, leur période et leur immatriculation.

Axel Vermeesch (Lt Col Avi. e.r., ancien 15W) : Il nous a procuré quatre livres publiés en 1991 : "40 jaar Paracommandoleven in de militaire pers" et "Paracommando: 40 ans de reportages à travers la presse militaire", deux livres compilés par le major Genot. Le livre «La piste du risque, commando-parachutiste» de J. Militis et «Over the HUMP» publié par l'USAF Airlift School.

15 Wing Magazijn C-130 : Cette section nous a fourni une «bulle d'observation» C-130. Ces dômes en plexi ont été installés dans le poste de pilotage après le retrait de la trappe d'évacuation supérieure. Ainsi, un membre de l'équipage (le loadmaster) pouvait observer tout l'environnement de l'avion, ce qui faisait partie de l'autoprotection du C-130 pendant les opérations au Pakistan et en Afghanistan (2001-2010).



Tekst 15 Wing en Brigadegeneraal Vlieger b.d. Van Eeckhoudt

Texte 15 Wing et le Général de Brigade Aviateur e.r. Van Eeckhoudt

Woord vooraf

U hebt waarschijnlijk twee maanden geleden gelezen of gezien op televisie dat het 25 jaar geleden is dat op 6 april 1994 het vliegtuig, met o.a. aan boord de toenmalige Rwandese President Habyarimana en zijn Burundese ambtgenoot, neergehaald werd kort voor de landing in Kigali. De omstandigheden en wie verantwoordelijk was voor deze aanslag blijven onopgehelderd en leiden nog steeds tot controverse.

Meteen na de moord op president Habyarimana op de avond van 6 april 1994 wierpen soldaten en militieleden barricades op rond Kigali. Nog voor de ochtend van 7 april waren de presidentiële garde en de milities al begonnen met het vermoorden van Tutsi's en van Hutu's die bekendstonden als voorstanders van de Arusha akkoorden. Ons land had een Bn Para's als onderdeel van een VN-vredesmacht in het land. Al op 7 april werden tien para's van Kitbat op gruwelijke wijze vermoord. Onze regering besliste tussen te komen. Ook de 15 Wing was weer van de partij. Het leek ons gepast om ter gelegenheid van deze herdenking het verhaal te brengen van deze belangrijke en succesvolle operatie van de 15 Wing en het regiment Para-Commando. Hieronder volgt het verhaal van de luchtoperaties van de 15 Wing. Het is een tekst opgemaakt na de operatie in de 15 Wing onder toezicht van Kolonel Vlieger Van Eeckhoudt, de toenmalige korpscommandant van de 15 Wing en die ter plaatse de leiding over de luchtoperaties had.

6 april 1994

Het was een doodgewone donderdagmorgen voor de 15 Wing, tot een nieuwsomroeper het over een pas binnengelopen bericht uit Rwanda had: het presidentiële vliegtuig met aan boord de presidenten van Rwanda en Burundi was in de avond van de vorige dag neergehaald. Daarna volgden de gebeurtenissen elkaar razendsnel op, en kwam ook het sinister bericht over de tien vermoorde para's. Al vlug bleek dat een interventie onvermijdelijk was. Na het radiobericht te

Avant-propos

Vous avez peut-être lu ou vu à la télévision il y a deux mois, qu'il y a maintenant 25 ans, le 6 avril 1994, l'avion avec à son bord e.a. le président du Rwanda Habyarimana et son homologue burundais était abattu peu avant son atterrissage à Kigali. Les circonstances et les responsabilités de cette agression restent encore non élucidées ce qui suscite toujours la controverse.

Immédiatement après l'assassinat du président Habyarimana le 6 avril 1994, des soldats et des membres de milices ont placé des barricades autour de Kigali. Déjà avant le matin du 7 avril, la garde présidentielle et les milices ont débuté le massacre des Tutsis et des Hutus connus pour être partisans des accords d'Arusha. Notre pays disposait sur place d'un Bn Para comme composante d'une force de maintien de la paix des Nations Unies. Le 7 avril déjà, dix paras de KIBAT ont été sauvagement assassinés. Notre gouvernement a décidé d'intervenir. Le 15 Wing était à nouveau de la partie. A l'occasion de cette commémoration,

il nous semblait opportun de retracer le déroulement de cette importante opération réussie par le 15 Wing et le régiment Para Commando.

Vous trouverez ci-dessous le récit de l'opération aérienne du 15 Wing. Il s'agit d'un texte rédigé après l'opération par le 15 Wing supervisé par le Colonel Aviateur Van Eeckhoudt qui était alors commandant du 15 Wing et qui, sur place, assurait le commandement des opérations aériennes.

6 avril 1994

C'était un jeudi matin ordinaire pour le 15 Wing quand une émission d'information rapporta un message du Rwanda : l'avion présidentiel avec à bord les présidents du Rwanda et du Burundi a été abattu le jour précédent en soirée. Les événements se poursuivent alors à un rythme accéléré de même que le sinistre message au sujet des dix paras assassinés. Très vite, il s'est avéré qu'une opération devenait inévitable. Après avoir entendu le message radio et encore avant d'en avoir reçu l'ordre de la hiérarchie, le chef de corps a décidé de rassembler le centre de crise. En peu de temps, le personnel était prêt pour effectuer une mission en Afrique : l'opération



hebben gehoord, besliste de korpscommandant onmiddellijk zijn crisiscentrum bijeen te roepen, nog voor het bevel van hogerhand toekwam. In korte tijd was het personeel paraat om een opdracht in Afrika, de operatie "Silver Back", uit te voeren.

Vorbereiding

Op vrijdagmorgen 8 april stonden op het "mission board", waarop zendingen en opdrachten worden opgetekend, al acht bemanningen genoteerd die onmiddellijk zouden moeten vertrekken mocht daartoe in een zeer nabijgelegen toekomst beslist worden. Iedereen bracht zijn persoonlijke uitrusting in gereedheid en haalde extra materiaal op, dat via het speciaal daarvoor opgerichte distributiecentrum werd uitgedeeld. Nieuwe bemanningen werden daarbij geholpen door oudgedienden, die op dat gebied al heel wat ervaring hadden opgedaan tijdens vorige gelijkaardige opdrachten. De richtlijnen waren eenvoudig: koffers klaar maken en zoveel mogelijk rusten, nu het nog kon.

Na de toestand in Kigali te hebben geëvalueerd, besliste de CHOD Generaal Charlier, terecht extra- bescherming voor de para's mee te geven. Die bestond uit gepantserde CVRT-voertuigen.

De C-130 als steun voor UNAMIR in Kigali

Eén C-130 bevond zich al in Kigali, waar het permanent in "stand-by" stond voor KIBAT het bataljon Belgische blauwhelmen dat mee de wankele vrede moest bewaren in Rwanda. De

« Silver Back ».

Préparation

Le vendredi matin, 8 avril, sur le « mission board » sur lequel les missions sont affichées, on pouvait déjà compter sur huit équipages qui pouvaient partir immédiatement si une décision devait être prise dans un avenir très proche. Chacun apporta son équipement personnel prêt à l'emploi et alla chercher du matériel supplémentaire auprès d'un centre de distribution spécialement mis en œuvre pour l'occasion. Les nouveaux membres d'équipages reçurent l'aide des anciens qui, à ce sujet, bénéficiaient déjà d'une fameuse expérience lors des précédentes opérations. Les directives étaient simples : préparer les coffres et se reposer au maximum quand c'est encore possible.

Après avoir évalué la situation à Kigali, le CHOD, le Général Charlier, a décidé, à raison, d'adjoindre une protection supplémentaire pour les paras. Elle consistait en des véhicules blindés CVRT.

Le C-130 en support d'UNAMIR à Kigali

Un C-130 se trouvait déjà à Kigali où il assurait en permanence le « Standby » de KIBAT, le bataillon des casques bleus belges qui devait maintenir la paix si fragile au Rwanda. Le commandant du petit détachement n'était autre que le commandant du Groupe de Vol, le lieutenant-colonel Romboux. Malheureusement, son équipage était scindé en deux groupes.



commandant van het kleine detachement was niemand anders dan de bevelhebber van de Vlieggroep, namelijk luitenant-kolonel Romboux. Spijtig genoeg werd zijn bemanning in twee groepen gesplitst. De copiloot en de boordmechanici, die op bezoek waren bij de para's, konden niet meer tijd het

Le copilote et le mécanicien de bord qui étaient en visite chez les paras n'ont pas pu rejoindre l'hôtel à temps. Ils n'ont pas pu rejoindre l'avion non plus puisque toutes sortes de barricades bloquaient les accès à l'aérodrome. L'hôtel était sous le feu d'armes légères. Le colonel Romboux était littéralement isolé

hotel bereiken. Ook bij het vliegtuig geraakten ze niet, daar allerhande barricades de toegangswegen naar de luchthaven afsloten. Het hotel werd met lichte wapens beschoten. Kolonel Romboux werd letterlijk geïsoleerd van de para's en de rest van zijn bemanning. Op 8 april slaagde hij er toch in contact op te nemen met het crisiscentrum van Melsbroek. De uitleg die hij gaf, liet geen twijfel bestaan over de ernst van de toestand. Hij vroeg dringend om hulp, maar Melsbroek kon en mocht hem uiteraard geen duidelijk antwoord geven. Om de komst van de vliegtuigen en de para's niet in gevaar te brengen, mocht hij zelfs niet gerustgesteld worden.

Kolonel Romboux en zijn detachement konden Kigali uiteindelijk verlaten, juist op het ogenblik van de landing van de 15 Wing en de paracommando's. De bemanningsleden waren zo onder de indruk van de afschuwelijke gebeurtenissen dat ze in Nairobi op rust gesteld dienden te worden.

Later zouden ze jammer genoeg nog een droevige opdracht moeten uitvoeren, namelijk het repatriëren van de tien Belgische slachtoffers. Ze waren trouwens de enigen die beschikbaar waren om dat te doen. Elf C-130- bemanningen, waaronder één gemengde Belgisch- Nederlandse bemanning en 27 man grondpersoneel draaiden op volle toeren.

Op weg naar Kigali

Zoals gepland steeg zaterdag 10 april om 07.30 uur de eerste C-130 op met aan boord kolonel Van Eeckhoudt, Comd van de 15 Wing en ook adjunct van kolonel Roman, Comd van de Brigade Para- Commando die de leiding ter plaatse had van de operatie "Silver Back". In coördinatie met de chef van de Generale Staf zouden ze samen de hele operatie bevelen. Enkele vliegtuigen zetten eerst koers richting Keulen om er de CVRT's op te halen. Nu is het gewicht van zo'n CVRT niet te onderschatten. Hun tien ton maakte dat de reis naar Afrika met verschillende tussenstops diende te gebeuren. De volgende afspraak met de andere toestellen van het detachement was gepland in Cairo. Het volledig detachement bestond uit acht C-130's, waarvan één van de Nederlandse Luchtmacht, dat toen in Melsbroek gestationeerd was, en twee Boeings 727. Zevenhonderd para's werden over alle toestellen verdeeld. Een versterking van de Amerikaanse luchtmacht met hun enorme vervoerscapaciteit liet toe alles ter plaatse te brengen.



Na in Cairo te hebben bijgetankt, zetten de C-130's koers richting Djibouti. Die Oost-Afrikaanse stad werd op zaterdagavond omstreeks 21.00 uur bereikt.

De technici maakten dankbaar gebruik van die stop om enkele kleine defecten aan de vliegtuigen te herstellen. De ontvangst door de Franse militairen was in elk geval zeer hartelijk. Het traditionele broodje met kaas en/of hesp deed deugd, net zoals de kop koffie en de slok water. Vooral dat laatste was welkom, want de hitte en de hoge vochtigheidsgraad werkten



des paras et du reste de son équipage. Le 8 avril, il a quand même réussi à prendre contact avec le centre de crise de Melsbroek. Son récit ne laissait aucun doute sur le sérieux de la situation. Il demandait de l'aide urgente, mais Melsbroek ne savait et ne pouvait, en effet, pas lui donner une réponse claire. Pour ne pas mettre en danger la venue des avions et des paras, on ne pouvait même pas le rassurer.

Le Colonel Romboux et son détachement ont finalement pu quitter Kigali, juste au moment de l'atterrissage du 15 Wing et des para-commandos. Les membres d'équipage étaient tellement sous le choc des affreux événements qu'ils ont été mis au repos à Nairobi.

Par après, ils ont, malheureusement encore, dû effectuer une mission bien triste, le rapatriement des dix victimes belges. Ils étaient par ailleurs les seuls qui pouvaient le faire. Onze équipages C-130, dont un équipage Belgo-Néerlandais et 27 personnes au sol tournaient à plein régime.

En route vers Kigali

Comme prévu, le premier C-130 décolle le 10 avril à 07:30 Hrs. A bord le Colonel Van Eeckhoudt, Comd du 15 Wing, mais aussi, adjoint du Colonel Roman, Comd de la Brigade Para- Commando qui assure le commandement sur place de l'opération « Silver Back ». Ils auront ensemble le commandement de toute l'opération en coordination avec le chef de l'Etat-Major Général. Quelques avions mettent le cap sur Cologne pour y charger les CVRT. Notons que le poids de ces CVRT n'est pas à négliger. Ses dix tonnes nécessitent plusieurs escales pour le voyage vers l'Afrique. Le rendez-vous suivant avec les autres avions était prévu au Caire. Le detachement entier comptait huit C-130, dont un de la « Nederlandse Luchtmacht », qui était stationné à Melsbroek. Deux Boeings 727 complétaient le dispositif. Sept-cents paras étaient répartis sur tous les avions. Un renfort de la force aérienne américaine avec leur énorme capacité a permis de tout acheminer sur place.

Après avoir fait le plein au Caire, les C-130 mettent le cap sur Djibouti. Cette ville d'Afrique de l'est sera atteinte le samedi soir vers 21 Hrs.

Les techniciens ont profité de cet arrêt pour réparer quelques petites pannes aux avions. L'accueil des militaires français était vraiment très chaleureux. La baguette traditionnelle avec du fromage et/ou du jambon a été appréciée tout comme la tasse de café et un peu d'eau. C'est surtout cette eau qui était bienvenue. La chaleur et le haut degré d'humidité ont effectivement un effet très invalidant. Entretemps, contact

echt verlamdend. Ondertussen werd via de satellietverbinding contact opgenomen met Brussel.

Samen met het commando van het interventiedetachement moest de Generale Staf beslissen of er rechtstreeks naar Kigali gevlogen mocht worden, of dat er aan een ander vliegveld in de omgeving als uitvalsbasis gedacht moest worden. Om 03.00 uur 's morgens viel de beslissing: richting Nairobi, de hoofdstad van Kenya. Op een uur dat de meeste Belgen op zondag nog in hun bed liggen, kwamen acht C-130's en een B-727 aan in Nairobi. De leiding van de operatie was er zich van bewust dat de bemanningen er op dat ogenblik al meer dan dertig uur prestatie hadden opzitten, en na het uitladen van de vliegtuigen konden die gaan rusten.

Stormlanding in Kigali

De ene kon al gemakkelijker de slaap vatten dan de andere, maar de verkwikkende rust was in ieder geval voor iedereen een welkome opluchting. Niet voor lang echter. Om 14.00 uur rinkelde de telefoon met de boodschap dat binnen het half uur naar de luchthaven van Kigali moest worden gevlogen. Iedereen had nog wel behoefte aan rust, maar de wil enerzijds om de para's aan de grond te zetten in Kigali, en het besef



anderzijds dat Belgische onderdanen geëvacueerd moesten worden, wogen meer door dan het comfort van een bed. Om 15.00 uur zondagnamiddag vloog de eerste golf van twee C-130's naar Kigali.

Met de gegevens waarover de 15 Wing beschikte zou een stormlanding noodzakelijk de veiligste oplossing zijn. Uit een bericht vernam de leiding inderdaad dat een afdeling van het Rwandese leger zich nog op het vliegveld bevond, om te trachten de landing van de Belgen te beletten. Die werden immers verantwoordelijk geacht voor de dood van hun president. Via Brussel en op dringend verzoek van de kolonel Van Eeckhoudt, kregen de Franse para's het bevel manschappen dicht bij het Rwandese afweergeschut te plaatsen. Hun opdracht was de militairen die hun afweergeschut op de Belgische C-130's gericht hielden te neutraliseren en eventueel te doden. Het landen gebeurde gelukkig zonder problemen. De stormlanding bleek zelfs overbodig te zijn, zodat de normale landingsprocedures toegepast konden worden.

Evacuatie van de burgers

Wat volgt toont de complexiteit van de operatie: para's en materieel werden naar Kigali of andere streken overgevlogen

était pris avec Bruxelles par satellite.

L'Etat-Major Général devait décider ensemble avec le commandement du détachement d'intervention, si nous pouvions voler directement vers Kigali ou s'il fallait chercher un autre aérodrome à proximité qui pouvait servir de base arrière. A 03:00 Hrs la décision tombe : direction Nairobi, capitale du Kenya. Huit C-130 et un B-727 sont arrivés à Nairobi à une heure où la majorité des belges sont encore dans leur lit. Le commandement de l'opération était bien conscient que les équipages avaient accumulé, à ce moment, plus de trente heures de prestations et après le déchargement ils ont pu aller se reposer.

Atterrissage d'assaut à Kigali

L'un s'endort plus vite que l'autre, mais le repos revigorant était pour tous un soulagement bienvenu. Pourtant, pas pour longtemps. A 14:00 Hrs le téléphone sonne, le message : dans la demi-heure nous devons décoller vers l'aérodrome de Kigali. Nous avons tous encore besoin de repos, mais la volonté d'acheminer les paras au sol à Kigali d'une part et de l'autre la prise en compte de la nécessité d'évacuer les ressortissants belges, ont été plus importants que le confort d'un lit. Dimanche après-midi à 15:00 Hrs, une première vague, de deux C-130 décollaient vers Kigali.

Avec les données dont disposait le 15 Wing, un atterrissage d'assaut semblait nécessairement la solution la plus sûre. D'un message le commandement avait, en effet, appris qu'un groupe de l'armée rwandaise se trouvait sur l'aérodrome en vue d'empêcher l'atterrissage des belges. Ces derniers étaient toujours supposés être responsables de la mort de leur président. Via Bruxelles et à la demande urgente du Colonel Van Eeckhoudt, les paras français ont reçu l'ordre de placer des hommes près des batteries anti-aériennes. Leur mission était de neutraliser et éventuellement tuer les militaires qui pointeraient leurs canons anti-aériens sur les C-130 belges. L'atterrissage s'est heureusement effectué sans problème. L'atterrissage d'assaut semblait même superflu et les procédures normales d'atterrissage ont pu être effectuées.

Evacuation des civils

Ce qui suit démontre la complexité de l'opération : des paras et du matériel ont été acheminés à Kigali ou d'autres régions pour fournir de l'aide aux personnes qui souhaitaient fuir le pays. En outre, des avions ont été chargés de réfugiés depuis Kigali (enfants, malades, personnes âgées et aussi des paras légèrement blessé). La mission a été sérieusement compliquée par les ultimatums d'aussi bien les rebelles que les forces gouvernementales qui exigeaient le retrait des troupes belges hors du Rwanda. Tous, mais alors tous les moyens ont été utilisés. Sur place, un soutien supplémentaire a été fourni par deux C-130 espagnols, deux canadiens et un italien.

Cent soixante (160) rotations de cinq heures ont été effectuées entre Kigali et Nairobi. De Nairobi, la plaque tournante de l'opération, les Boeings 727 et des avions Sabena affrétés acheminaient les réfugiés vers la Belgique. Les cinq premiers jours de l'opération, 92 heures de vol ont été effectuées ce qui veut dire que le repos des équipages se limitait à cinq heures par nuit, souvent à bord des avions.

Les résultats sont parlant : entre le 11 et le 17 avril, 1.664 réfugiés

om hulp te bieden aan mensen die het land wilden ontvluchten. Daarnaast werden vliegtuigen geladen met vluchtelingen uit Kigali (kinderen, zieken, bejaarden, ook lichtgewonde para's). Het werk werd daarbij ernstig bemoeilijkt door ultimatus van zowel rebellen als regeringsleger die eisten dat de Belgische troepen Rwanda zouden verlaten. Alle, maar dan ook alle middelen werden ingezet. Ter plaatse werd bijkomende steun verleend door twee Spaanse, twee Canadese en een Italiaanse C-130.

Honderd en zestig (160) rotaties van vijf uur werden uitgevoerd tussen Kigali en Nairobi. Van Nairobi, de draaischijf van de operatie, brachten de Boeings 727 en gecharterde Sabenavliegtuigen vluchtelingen naar België. De eerste vijf dagen van de operatie werd 92 uur gepresteerd, wat betekende dat de nachtrust van bemanningen en personeel beperkt bleef tot vijf uur, dikwijls aan boord van de vliegtuigen.

De resultaten logen er niet om: tussen 11 en 17 april werden 1664 vluchtelingen geëvacueerd, tot dan toe nog in rustige omstandigheden. Later zouden de operaties onder uiterst moeilijke en levensgevaarlijke omstandigheden worden uitgevoerd.

Moeilijke evacuatie van eigen troepen "Silver Back"

Met het grootste deel van de burgers in veiligheid was het ogenblik gekomen om de manschappen en het materieel van Silver Back terug naar België te halen. Het ging om 500 para's die in Kigali ontplooid waren met talrijke voertuigen, waaronder de zware CVRT's. De eerste paracommando's konden in de nacht van 13 op 14 april ongehinderd vertrekken met twee C-130's. Ook de volgende morgen zou de evacuatie zonder moeilijkheden van start gaan. Maar dan liep het mis: een dikke mistlaag maakte het de piloten onmogelijk op te stijgen of te landen. En toen die enkele uren later optrok, gooiden de strijdende partijen roet in het eten: enkele mortiergranaten vielen op de luchthaven. Daarop werd het bevel gegeven alle vliegtuigen verspreid op te stellen en iedereen paraat te houden in de cockpit. Mocht de

ont été évacués dans des conditions alors encore calmes. Plus tard les opérations ont été effectuées sous des conditions extrêmement difficiles et dangereuses.

Evacuation de nos troupes "Silver Back" difficile

Comme la majorité des civils étaient en sécurité, il était temps de rapatrier nos troupes et notre matériel de Silver Back vers la Belgique. Il s'agissait de 500 paras qui ont été déployés à Kigali



avec beaucoup de véhicules dont les pesants CVRT. Les premiers para-commandos ont pu partir sans encombre la nuit du 13 au 14 avril avec deux C-130. Le matin suivant, les évacuations se sont encore déroulées sans encombre. Mais ensuite les choses ont mal tourné : une épaisse couche de brouillard empêchait les pilotes tout décollage et atterrissage. Et quand quelques heures plus tard, la couche se dissipe, les parties combattantes ont gâché le plaisir : plusieurs obus de mortier sont tombés sur l'aérodrome. Il a donc été décidé de disperser tous les avions et de tous se tenir prêt dans le cockpit. Si la situation devait se dégrader, les avions devaient alors pouvoir immédiatement décoller. En conséquence, le pont aérien s'est complètement arrêté. En effet, continuer à voler dans ces conditions était trop dangereux. Il est alors apparu que les mortiers ne nous étaient pas destinés mais c'était les Français qui étaient visés. Ils ont été tirés au moment où les derniers membres de la Coopération militaire française quittaient le Rwanda. Un mortier était tiré chaque fois qu'un Transal français démarrait ses moteurs.

Ceci a été confirmé quand le Colonel Van Eckhoudt a demandé à son équipage de démarrer leur avion pour tester la réaction de l'armée rwandaise. Et, en effet, il n'y a eu aucune réaction. Le signal était donc clair : l'évacuation de « Belges » pouvait se poursuivre.

L'exploit

L'après-midi est resté calme et le soir venu le pont aérien a recommencé. Il faisait déjà nuit quand quelques C-130 se sont envolés de Nairobi. Soudainement l'éclairage de la





toestand verergeren, dan moesten de toestellen onmiddellijk kunnen opstijgen. Daardoor viel de luchtbrug volledig stil, want onder zulke omstandigheden doorvliegen was te gevaarlijk. Weldra bleek dat de mortieren voor de Fransen bedoeld waren. Ze werden namelijk afgevuurd op het ogenblik dat de laatste leden van de Franse militaire coöperatie Rwanda verlieten. Steeds werd er een mortier afgevuurd op het ogenblik dat een Franse C-130 zijn motor startte.

Het werd bevestigd toen de kolonel Van Eeckhoudt een van zijn bemanningen vroeg om hun toestel te starten en zo de reactie van het Rwandese leger te testen bij het starten van een Belgisch toestel. En inderdaad er kwam geen enkele reactie. Het teken was dus duidelijk: de “Belgische” evacuatie mocht voortgezet worden.

Het huzarenstukje

In de namiddag bleef het kalm en tegen de avond kwam de luchtbrug weer op gang. Het was al donker toen enkele C-130's uit Nairobi kwamen aanvliegen. Plots viel de verlichting van de landingsbaan uit. Volgens de verkeerstoren ging het gewoon om een technisch defect. Het was echter stikdonker, zodat de piloten genoodzaakt waren om te blijven rondcirkelen. De commandant van de 15 Wing vroeg daarop de para's of ze geen noodverlichting konden improviseren, zoiets zoals ze al eens gedaan hadden in Kolwezi in 1978. Twintig minuten later was die verlichting er. Naast het platform vormden koplampen van jeeps en unimogs een lichtspot. Het eerste toestel richtte zich naar die lichtspot en gebruikte deze om te piste te naderen. Enkele tientallen meters boven de grond stak de piloot zijn landingslichten aan, en in de straal van zijn schijnwerpers zag hij wat hij verwachtte: de landingsbaan. De andere vliegtuigen volgden op dezelfde manier. Tijdens het laden van de vracht en het instappen van de klaarstaande manschappen bleven de motoren ondertussen draaien. De tijd op de grond moest inderdaad zo kort mogelijk gehouden worden. De toestand werd er helaas niet beter op, integendeel. De volgende morgen ging het werk wel gewoon voort, en als alles volgens plan verliep, zou iedereen van Silver Back Kigali tegen de avond hebben verlaten. Maar dan liep het weer verkeerd. Enkele soldaten van het Rwandese leger kwamen een raketlanceerder opstellen op nog geen 60 meter naast de commandopost van de 15 Wing en de Brigade Para. Even later begon die salvo's af te vuren op het Patriottisch Front (FPR). Door zich zo dichtbij

piste s'est éteint. Selon la tour de contrôle c'était dû à un problème technique. Cependant il faisait réellement noir, ce qui a contraint les pilotes à voler en rond. Le commandant du 15 Wing a demandé aux parachutistes s'ils pouvaient improviser des lumières de secours comme ils l'avaient déjà fait à Kolwezi en 1978. Vingt minutes plus tard l'éclairage était là. A côté de la plate-forme, les phares des jeeps et des unimogs créaient un spot lumineux. Le premier appareil s'est concentré sur ce spot lumineux et s'en est servi pour approcher la piste. Plusieurs dizaines de mètres au-dessus du sol, le pilote a allumé ses feux d'atterrissage, et dans le faisceau de ses lampes, il a vu ce qu'il attendait : la piste. Les autres avions ont suivi de la même manière. Pendant le chargement du matériel et l'embarquement des hommes, les moteurs ont continué à tourner. Le temps au sol devait être le plus court possible. La situation ne

s'améliorait pas, au contraire. Le lendemain matin, le travail a continué normalement, et si tout se passait selon le plan, tout le personnel de Silverback aurait quitté Kigali pour le soir. Mais cela s'est encore dégradé. Des soldats de l'armée rwandaise sont venus installer un lance-roquettes à moins de 60 mètres du poste de commandement du 15 Wing et de la Brigade Para.. Quelques temps plus-tard des salves ont été tirées sur le Front patriotique (FPR). Etant très proche, les belges sont devenus une cible pour leurs adversaires. La situation devenait très préoccupante et tout devait aller au plus vite. Le colonel Van Eeckhoudt a ensuite rappelé de Nairobi tous les équipages : et une heure plus tard les premiers avions sont arrivés à Kigali avec un seul objectif à leurs yeux : charger et déguerpir.

Intervention des jaguars Français

Pour faire taire les tirs entre les deux partis et pour éviter que le poste de commandement ne devienne une cible, le colonel Van Eeckhoudt a fait appel aux Jaguars français. Il savait qu'ils avaient assuré la protection nécessaire à l'évacuation de la Coopération Militaire Française (CMF). Pourquoi ne pouvaient-ils pas faire la même chose pour les belges ?

Après avoir pris contact avec Paris, il a reçu très rapidement l'accord de principe selon lequel les belges pouvait compter sur leur soutien. Entre-temps Bruxelles a été informé que des



op te stellen, maakten ze ook de Belgen tot doelwit van hun tegenstanders. De toestand werd dus uiterst gevaarlijk, het moest sneller gaan. Kolonel Van Eeckhoudt riep daarop in Nairobi alle bemanningen op, en nog geen uur later kwamen de eerste vliegtuigen in Kigali aan, met slechts één doel voor ogen: inladen en wegwezen.

Interventie van de Franse Jaguars

Om het vuren tussen beide partijen tot zwijgen te brengen en te vermijden dat de commandopost een mogelijk doelwit zou worden, deed kolonel Van Eeckhoudt een beroep op de Franse Jaguars. Hij wist dat ze bij het terugtrekken van de Franse Militaire Coöperatie (CMF) voor de nodige bescherming hadden gezorgd. Waarom zouden ze niet hetzelfde kunnen doen voor de Belgen?

Nadat hij telefonisch contact had genomen met Parijs, kreeg hij zeer vlug het principiële akkoord dat de Belgen op steun konden rekenen. Intussen was ook Brussel ervan op de hoogte gebracht dat zwaardere middelen moesten worden ingezet, namelijk Franse jachttoestellen van het type Jaguar. Jammer genoeg was de eerste reactie van de Belgische autoriteiten die middelen te weigeren.

Daarop begon de bijna traditionele “conversatie” tussen de man op het terrein en de man achter zijn bureau. De Commandant van de 15de Wing slaagde er echter vrij vlug in de hoogste autoriteit te overtuigen van de noodzaak op die Jaguars een beroep te doen. De resultaten op het terrein lieten niet lang op zich wachten. Nadat elke strijdende partij had vernomen dat haar commandopost door de Franse Jaguars vernietigd zou worden, werd het stil. Tegen de avond waren de para's van Silver Back weg.

Evacuatie van KIBAT- Operatie Blue Safari

KIBAT (het bataljon Belgische blauwhelmen) bleef dus alleen achter en de toestand ervan werd vlug onhoudbaar. Diezelfde avond nog stemde de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties



dan ook in met de terugtrekking van die blauwhelmen. Twee scenario's lagen al klaar: een luchtbrug of een konvooi langs de weg naar de luchthaven van Mwanza in Tanzania. De uitvoering van beide plannen werd voorbereid en het duurde niet lang of de C-130's stonden vertrekkensklaar in Nairobi. Op dinsdag 19 april om 13.00 uur viel de beslissing. Luitenant-generaal Charlier, chef van de Generale Staf, hakte zelf de knoop door. KIBAT moest voor het einde van de dag via de lucht weggehaald worden en het bevel werd gegeven om onmiddellijk op te stijgen.

In ijltempo vertrokken de C-130's uit Nairobi. Twee toestellen, die altijd in stand-by waren gebleven op de luchthaven van Kigali, namen manschappen en materieel aan boord. Twintig minuten later steeg het eerste toestel op. Ondertussen was een



moyens plus lourds devaient être utilisés, à savoir des avions de chasse français du type Jaguar. Malheureusement, la première réaction des autorités belges fut de refuser ces moyens.

À la suite de cela une « conversation », presque traditionnelle, a commencé entre l'homme du terrain et l'homme assis derrière son bureau. Le commandant du 15 Wing a cependant réussi à convaincre rapidement la plus haute autorité de la nécessité de recevoir le support des Jaguars. Les résultats sur le terrain ne se sont pas fait attendre longtemps. Après que chaque parti belligérant eut appris que son poste de commandement pourrait être détruit par les Jaguars français, tout est devenu calme. Le soir, les Paras de Silverback étaient partis.

Évacuation de KIBAT-Opération Blue Safari

KIBAT (le bataillon des casques bleus belges) est donc resté seul et sa situation est rapidement devenue intenable. Le même soir, le Conseil de Sécurité des Nations Unies a voté pour le retrait des casques bleus. Deux scénarios étaient déjà prêts : un pont aérien ou un convoi le long de la route vers l'aéroport de Mwanza en Tanzanie. La mise en œuvre de ces deux plans était préparée et il n'a pas duré longtemps pour que les C-130 's soient prêts à partir de Nairobi. Le mardi 19 avril à 13:00 heures la décision est tombée. Le lieutenant-général Charlier, chef de l'état-major avait tranché lui-même ! KIBAT devait être évacué par air avant la fin de la journée et l'ordre de décoller immédiatement a été donné.

A toute vitesse les C-130 sont partis de Nairobi. Deux appareils, qui étaient toujours restés stand-by à l'aéroport de Kigali, ont pris à bord des hommes et de l'équipement. Vingt minutes plus tard, le premier avion a décollé. Entre-temps, cinq avions étaient encore en train de voler avec du matériel vers Djibouti. Sur le chemin du retour les équipages ont appris par radio que leur destination n'était pas Nairobi, mais Kigali. L'opération «Blue Safari» avait démarré.

Le choix de ce nom de code nécessite un mot d'explication. Étant donné que l'opération était une opération purement aérienne, le général Charlier a donné au 15 Wing le soin de choisir le nom de code de l'opération. Chacun sait comme les pilotes sont inventifs et ils avaient choisi le nom d'un film alors assez récent et connu: «Out of Africa». Mais l'on n'avait

vijftal vliegtuigen nog altijd bezig met materieel over te vliegen naar Djibouti. Op de terugweg kregen de bemanningen via de radio te horen dat niet Nairobi, maar Kigali de bestemming was. Operatie "Blue Safari" hing in de lucht.

De keuze voor die codenaam vergt een woordje uitleg. Gezien de operatie een zuivere luchtoperatie was, gaf generaal Charlier de 15 Wing de opdracht een eigen naam te vinden. Iedereen weet wellicht hoe vindingrijk piloten zijn: ze kozen de naam van een toen vrij recente en bekende film: "Out of Africa". Maar men had zonder de terechte reactie van de Minister van Buitenlandse Zaken gerekend: minister Claes had namelijk in het openbaar verklaard dat de terugtrekking van de Belgen uit Rwanda niet betekende dat ze het land aan zijn lot zouden overlaten. Daarom werd dit keer een nieuwe maar ook betekenisvolle titel gekozen: "Blue Safari". "Blue" om op een luchtoperatie en een blauwhelm te zinspelen, en "Safari" om naar een grote reis te verwijzen.

Records

Eén na één streken de C-130's neer op de luchthaven van Kigali. In samenwerking met het peloton luchtbevoorrading maakten loadmasters voertuigen en materieel bliksemsnel vast in de vliegtuigen. Terwijl de motoren bleven draaien, slaagden ze erin om elke C-130 binnen zes á tien minuten te laden. De lading bestond nochtans gemiddeld uit dertig man, twee jeeps en één Unimog. Om het werk sneller te laten verlopen, werd Mwanza in Tanzania als eindbestemming gekozen. De bedoeling was iedereen zo vlug mogelijk naar een veilige luchthaven over te brengen. Nairobi betekende een uur en vijftien minuten vliegen, Mwanza maar vijftien minuten. Daarom pendelden de toestellen enkele keren tussen Kigali en Mwanza, voor ze naar Nairobi vlogen om te tanken. Op vier uur tijds voerden de bemanningen 26 rotaties uit. Maar dan viel de luchtbrug stil, bij gebrek aan vliegtuigen om de luchtbrug te onderhouden. Op de grond wachtten de laatste Belgen op hun transport. Ondertussen bleef een toestel rondcirkelen boven de luchthaven om dekking te bieden. Aan de stuurknuppel zat luitenant-kolonel Lousberg, bevelhebber van het 20ste smaldeel. Zo nodig kon hij de laatste Belgen onmiddellijk oppikken. Om 20.15 uur liet de laatste C-130 de luchthaven van Kigali achter zich. Kolonel Van Eeckhoudt bracht het toestel in de lucht, met aan boord de bevelhebber van KIBAT de luitenant-kolonel Dewez,

Afleidingsmanoeuvres

Het is interessant te weten dat enkele afleidingsmanoeuvres ervoor zorgden dat de Rwandezes nooit precies hebben geweten wanneer het allerlaatste vliegtuig zou vertrekken. Dat is inderdaad zeer kwetsbaar. Op het vluchtplan dat de luchthavenautoriteiten kregen, stonden voor die dag nog twee en voor de dag daarna nog tien fictieve vluchten vermeld. Leden van het peloton luchtbevoorrading bleven tot op het laatste moment rondrijden en ladingen vormen. Via de radio vroegen enkele piloten zelfs nog toestemming tot landen. Op de grond verkeerde iedereen in de waan dat de evacuatie van KIBAT nog volop bezig was. Maar toen was het laatste toestel al veilig en wel in de lucht en het stak een vuurwerk af door het activeren van zijn antiraketsysteem.

Nog een extra-opdracht tijdens de rustdagen

Personeel en materieel van de 15de Wing hadden al twaalf dagen in moeilijke omstandigheden gewerkt. Nu iedereen veilig in Nairobi zat, kon de boog eindelijk ontspannen worden. Alle

pas compté avec la réaction justifiée du ministre des affaires étrangères: le ministre Claes avait déclaré publiquement que le retrait des belges du Rwanda ne signifiait pas qu'ils abandonneraient le pays. C'est pourquoi un nouveau nom code bien significatif a été choisi : «Blue Safari». «Blue» pour faire allusion à une opération aérienne et aux casques bleus, «Safari» pour désigner un grand voyage.

Quelques chiffres

Un par un les C-130 ont atterri à l'aéroport de Kigali. En collaboration avec le peloton Ravitaillement Air, les loadmasters ont à la vitesse de l'éclair chargé les véhicules et équipement dans les avions. Pendant que les moteurs tournaient, ils ont réussi à charger chaque C-130 entre six et dix minutes. Le chargement comprenait en moyenne 30 hommes, deux jeeps et un Unimog. Afin de rendre le travail plus rapide,

Wim Schellings, Guy Polspoel (VRT)



Mwanza en Tanzanie fut choisi comme destination finale. Le but était de transférer tout le monde le plus rapidement possible vers un aéroport sûr. Nairobi signifiait une heure et 15 minutes de vol tandis que Mwanza était à 45 minutes. Ainsi les appareils ont effectué plusieurs rotations entre Kigali et Mwanza, avant de s'envoler vers Nairobi pour se ravitailler. En quatre heures, les équipages ont effectué 26 rotations. Mais alors les rotations se sont arrêtées, faute d'avions pour maintenir le pont aérien. Sur le terrain, les derniers belges attendaient leur transport. Pendant ce temps un appareil a continué à tourner au-dessus de l'aéroport pour fournir une couverture. Au levier de commande se trouvait le Lieutenant-colonel Lousberg commandant de la 20 -ème Escadrille, Ainsi il pourrait immédiatement récupérer les derniers belges. A 20h15 heures le dernier C-130 a quitté l'aéroport de Kigali. Le colonel Van Eeckhoudt a pris l'air avec à son bord le lieutenant-colonel Dewez, commandant de KIBAT

Manœuvres de diversion

Il est intéressant de savoir que certaines manœuvres de diversion ont été prises pour que les rwandais ne puissent jamais savoir de façon précise quand le tout dernier avion partirait. Ce dernier était en effet très vulnérable. Sur le plan de vol que les autorités aéroportuaires avaient reçu, deux autres vols fictifs avaient été mentionnés pour la journée et encore des vols fictifs pour le lendemain. Les membres du peloton Ravitaillement Air ont continué jusqu'à la dernière minute de circuler et préparer des chargements. Par radio, quelques pilotes ont même demandé la permission d'atterrir. Au sol

Gegevens - SILVER BACK et BLUE SAFARI - Données

Moyens aériens et personnel mis en œuvre par la FAé – Luchttransport middelen en personeel ingezet door de LuM

- a. 09/04/1994 premier jour des Ops
09/04/1994 eerste dag van de Ops
- 7 C-130
 - 1 C-130 (RNLAF) Crew BE/NL
 - 2 B-727
- b. A partir du 11 avril 94, récupération du C-130 qui était en «stand-by medevac» á KIGALI au profit de la MINUAR. Donc 8 C-130 BE sont opérationnels dans le théâtre.
Vanaf 11 april bijkomende C-130 die in “stand-by medevac” was in KIGALI ten voordele van de MINUAR. Dus 8 C-130 operationeel in het theater.
- c. A partir du 19 avril 94, un neuvième C-130 qui était en grande révision au 15 W Tpt Aé prend part á l’opération.
Vanaf 19 april 94, neemt een negende C-130, die in groot onderhoud was in de 15 Wing, deel aan de operaties.
- d. Support direct avions étrangers aux opérations
Directe steun van vreemde vliegtuigen aan de operaties
- CANADA 3 C-130
 - ESPAGNE 2 C-130
 - ITALIE 3 C-130
 - USA Een aantal rotaties C-5 Galaxy’s tussen Melsbroek/Keulen en Nairobi

Rotations effectuées – Uitgevoerde rotaties

- a. **Silver Back**
- 72 X C-130 - KIGALI
 - 04 X C-130 - BUJUMBURA
 - 01 X C-130 - BUTARE
 - 01 X C-130 - GISENYI
 - 01 X B-727 - BUJUMBURA
- b. **Blue Safari**
- 78 X C-130 - KIGALI et DJIBOUTI

Heures de vol - Vluchten

- C-130 BE: 1.200 hrs
- C-130 NL: 116 hrs
- B-727: 237 hrs

Réfugiés évacués - geëvacueerde vluchtelingen

+/- 2.000 réfugiés évacués de KIGALI et 122 réfugiés sont rentrés en Belgique par B-727 de la FAé.

+/- 2.000 vluchtelingen geëvacueerd van KIGALI en 122 zijn naar België teruggekeerd met een B727 van de LuM.

Départ / Vertrek 09 APR 1994

Equipages – Bemanningen: 65 (4 NL)

Tech & Sp & Med : 35 (4 NL)

geplande vluchten moesten een dagje wachten, rust! Terwijl het voltallige personeel zich naar de stad begaf, bleven luitenant-kolonel Lousberg, en kolonel Van Eeckhoudt op de luchthaven om de volgende dagen voor te bereiden. En dan rinkelde de telefoon. Een angstige stem meldde dat vluchtelingen zich in moeilijkheden bevonden in Butare. Het zou gaan om Spaanse zusters die bedreigd werden en wiens levens in gevaar zouden

tout le monde faisait circuler l'information que l'évacuation de KIBAT était encore en cours. Mais quand le dernier avion fut en l'air en toute sécurité, il a tiré un feu d'artifice en activant son système anti-missile.

Encore une mission supplémentaire pendant les jours de repos



Le personnel et le matériel du 15 Wing avaient opéré pendant 12 jours dans des conditions très difficiles. Maintenant, tout le monde était en sécurité à Nairobi, on pouvait enfin se reposer. Tous les vols planifiés pouvaient attendre un jour, repos oblige ! Alors que l'ensemble du personnel étaient en ville, le lieutenant-colonel Lousberg et le colonel Van Eeckhoutdt étaient à l'aéroport pour préparer les jours suivants. Et le téléphone sonna. Une voix angoissée a rapporté que des réfugiés étaient en difficulté à Butare. Cela concernait des sœurs espagnoles qui étaient menacées et dont la vie était en danger. L'équipage était facile à désigner: ceux étant présents à l'aéroport étaient de nouveau de la partie, puisque tous les autres étaient en repos. Un appareil espagnol nous accompagnait. A la destination, Butare, dans le

zijn. De bemanning kon gemakkelijk worden aangewezen: de aanwezigen op het vliegveld - de rest was op rust - waren weer van de partij.

Een Spaans toestel vloog mee. Bestemming was Butare, in het zuiden van Rwanda. Daar bleken zich nog een dertigtal vluchtelingen te bevinden. Als gevolg van een aantal factoren (zoals de temperatuur, de lengte van de startbaan, de hoogteligging van het vliegveld en het gewicht van de lading) konden er niet meer dan 28 passagiers vervoerd worden. De landingsbaan was nog geen duizend meter lang en de temperatuur speelde een belangrijke rol. De lading moest zo licht mogelijk zijn. Het Belgisch toestel kwam eerst neer. De achterklep was nog niet helemaal neer of vluchtelingen sprongen al aan boord. In paniek stormden ze voorbij de loadmaster. Meer dan 30! Tijd om te controleren was er niet, het kwam er enkel op aan zo vlug mogelijk weg te wezen. Met een uiterste inspanning brachten de piloten de C-130 terug in de lucht. Slechts een vijftal mensen wachtten nog op het Spaanse toestel. Even later waren ook die gelukkig in veiligheid.

Slotwoord

Zonder valse bescheidenheid mogen we zeggen dat de 15 Wing Luchttransport voor de zoveelste maal de beroepsbekwaamheid en operationele waarde van zijn personeel had bewezen. Het optreden ervan kreeg lovende commentaren in de media en gelukwensen van de hoogste Belgische instanties. De operaties werden uitgevoerd in uiterst moeilijke omstandigheden, inés een tropische hitte en met een maximumlading, de toestellen werden niet alleen beschoten met lichte wapens, maar ook soms geraakt. De Chef van de Generale Staf had het over een uitzonderlijke prestatie die alle bewondering verdiende.

sud du Rwanda, demeurent encore une trentaine de réfugiés. Par suite de certains facteurs (comme la température, la longueur de la piste, l'altitude de l'aérodrome et le poids de la cargaison) on ne pouvait pas prendre plus que 28 passagers. La piste avait moins de mille mètres de long et la température jouait un rôle important. Le chargement devait être le plus léger possible. L'appareil belge s'est posé le premier. La rampe arrière n'était pas encore baissée que les réfugiés montaient déjà à bord. En panique, ils ont dépassé le loadmaster avec plus de 30 personnes ! Impossible de vérifier: le plus important étant de partir aussi vite que possible. Avec beaucoup d'efforts le pilote a mis l'avion en vol. Seulement cinq personnes attendaient encore l'avion espagnol. Ceux-ci furent aussi amené en sécurité.

Conclusion

Sans fausse modestie, nous pouvons dire que le 15 Wing de Transport Aérien a de nouveau montré la compétence professionnelle et opérationnelle de son personnel. Des commentaires élogieux se sont retrouvés dans les médias et des félicitations ont été reçues des plus hautes autorités belges. Les opérations se sont déroulées dans des conditions très difficiles, sous une chaleur tropicale et avec des charges maximales. Les avions n'ont pas seulement été cibles d'armes légères, mais parfois, ils ont même été touchés. Le chef de l'état-major général a parlé d'un engagement exceptionnel qui méritait toute l'admiration.



Per DC-6 over de Atlantische Oceaan

Door Jan Baras

Vanaf 1958 tot 1976 beschikte de 15 Wing over vier DC-6 vliegtuigen waarmee regelmatig naar de VSA gevlogen werd. Tot aan de komst van de C-130 's vanaf 1972 waren dit de enige toestellen waarmee onze bemanningen de Atlantische Oceaan overstaken. Deze vluchten werden gewoonlijk uitgevoerd rond 13.000 voet tegen een snelheid van ongeveer 220 knopen. Bijgevolg waren de vliegtuigen onderweg blootgesteld aan alle weersomstandigheden die gepaard gaan met de frontale systemen. Navigatiehulpmiddelen en radioverbindingen waren omslachtig. Een goede voorbereiding van de vlucht en een continue opvolging onderweg waren dan ook onontbeerlijk.

Een normale bemanning bestond uit vijf specialisten.

De boordbevelhebber en copiloot werden bijgestaan door een flight-engineer die tevens de functie van loadmaster waarnam. De navigator was verantwoordelijk voor de voorbereiding van de vlucht. Tijdens de vlucht was hij verantwoordelijk voor de navigatie en controleerde tevens het brandstofverbruik dat nogal kon variëren in functie van de windsnelheid. Eenmaal boven de oceaan gebeurden de radioverbindingen per morse. Hiervoor zorgde de boordradio. Wanneer er passagiers aan boord waren kwam er nog een steward bij. Dikwijls versterkte een bemanningslid in opleiding de normale bemanning.

De dag voor het vertrek contacteerden de boordbevelhebber en de navigator de weerkundige dienst om zich op de hoogte te stellen van de weersomstandigheden over de oceaan. In functie van het weer kozen zij voor de noordelijke route met tussenlandingen in Shannon (Ierland) en Gander (Newfoundland) of voor de zuidelijke route met tussenlanding in Lajes (Azoren). Andrews AFB (Washington DC) was het vliegveld van aankomst in de VSA. De noordelijke route kreeg de voorkeur omdat zij de kortste was. Omdat er tweemaal onderweg werd bijgetankt kon men meer nuttige lading meenemen. Maar het was vaak niet mogelijk om deze route te nemen. De hevige westenwinden en de frontale systemen over de oceaan, alsook de weersomstandigheden bij aankomst in Gander verplichtten de bemanningen om dikwijls via de zuidelijke en langere route te vliegen.

De dag van vertrek was iedereen om 15u00 tegenwoordig. Het

En DC-6 au-dessus de l'Océan Atlantique

de Jan Baras

De 1958 à 1976, le 15 Wing a disposé de quatre avions DC-6 qui volèrent régulièrement vers les USA. Jusqu'à l'arrivée des C-130's, à partir de 1972, ce furent les seuls appareils avec lesquels nos équipages franchirent l'Océan Atlantique. Ces vols étaient généralement effectués aux environs de 13.000 pieds à une vitesse d'environ 220 nœuds. Par conséquent, en route les avions étaient exposés à toutes les circonstances atmosphériques associées aux systèmes frontaux. Les moyens d'aide à la navigation et les liaisons radio fonctionnaient par intermittences. Une bonne préparation du vol et un suivi continu en route étaient donc indispensables.

Un équipage normal se composait de cinq spécialistes. Le commandant de bord et le copilote étaient assistés par un

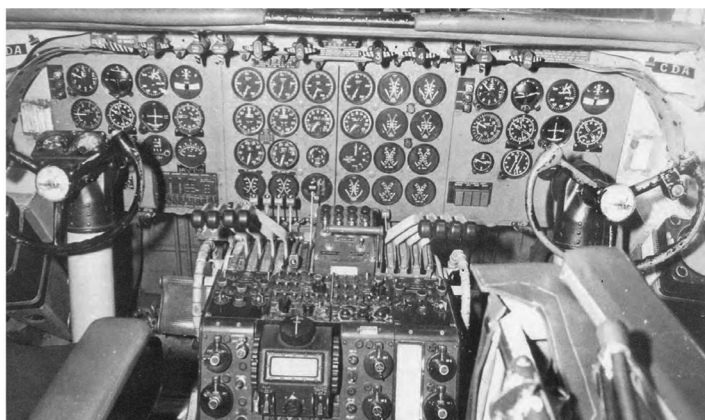


mécanicien de bord qui assurait temporairement la fonction de loadmaster. Le navigateur était responsable de la préparation du vol. Pendant le vol, il était responsable de la navigation et contrôlait également la consommation de carburant qui pouvait varier sérieusement en fonction de la vitesse du vent. Au-dessus de l'océan, les liaisons radio se faisaient en morse. C'était la tâche du radio-de-bord. S'il y avait des passagers à bord, un steward s'ajoutait encore. Souvent, un membre d'équipage en formation renforçait l'équipage normal.

La veille du départ, le commandant de bord et le navigateur contactaient le service météorologique pour s'informer des conditions atmosphériques au-dessus de l'océan. En fonction du temps, ils choisissaient la route nord avec atterrissages

vertrek was voorzien om 17u00 zodat de overtocht over de oceaan bij nacht kon gebeuren. Dit was noodzakelijk teneinde de positie over de oceaan te kunnen bepalen door middel van astronavigatie. Ieder vliegtuig over de oceaan moest wettelijk beschikken over twee verschillende navigatiehulpmiddelen. Voor de DC-6 waren dat het Loran-A systeem (Long Range Navigation) en de astronavigatie.

Het Loran-A systeem bestond uit een reeks zendstations, opgesteld op uitgekozen plaatsen langs de kusten van de Atlantische Oceaan, zowel in het Amerikaanse als in het Europese continent. Een zogenaamde "Loran Chain" (gewoonlijk een zestal stations) bestond uit een "master station" en een reeks "slave stations". De "master" zond een aantal maal per seconde een signaal uit dat opgevangen werd door de "slaves" en dat door hen vervolgens heruitgezonden



werd met een aantal microseconden vertraging. Aan boord beschikte de navigator over een ontvanger, verbonden met een kathodestraalbuis waarop hij de signalen zichtbaar kon maken en die hem toelieten het tijdsverschil te meten tussen de aankomst van het "master" signaal en de respectievelijke "slave" signalen. De plaatsen waarvoor dit tijdsverschil identiek is bevinden zich op een hyperbool. Deze hyperbolen werden weergegeven op daartoe speciaal ontworpen kaarten. De positie van het vliegtuig werd gevonden op het kruispunt van twee of drie hyperbolen.

Het Loran-A systeem was bruikbaar, op de vlieghoogte van de DC-6, tot op enkele honderden mijlen uit de kust. In het midden van de oceaan bleef er nochtans een blinde vlek, overeenkomend met drie tot vier uren vlucht. Daar moest men overgaan op astronavigatie. Het bepalen van de positie met behulp van de sterren is een tijdrovende bezigheid. Een geoefende navigator is hiermee wel een twintigtal minuten bezig. Het principe is betrekkelijk eenvoudig. Op ieder moment staat elke ster in het zenit boven een bepaald punt van de aardoppervlakte. Met behulp van een aantal tabellen en een horloge kan men dat punt bepalen voor sommige uitgekozen sterren. Het volstaat om met een sextant de hoek boven de horizon te meten van een uitgekozen ster. Hieruit kan men de afstand bepalen tussen het punt waarboven de ster op dat ogenblik in het zenit staat en de waarnemer. Alle punten waarvoor deze afstand dezelfde is bevinden zich op een cirkelomtrek. Door deze oefening te herhalen voor drie sterren vindt men zijn positie op het snijpunt van de drie cirkelbogen. Dit is het principe. In de praktijk is het wel wat ingewikkelder.

Astronavigatie is toepasbaar op de ganse aardoppervlakte en vereist geen enkele infrastructuur op de grond. Dit zijn

intermediaires à Shannon (Irlande) et Gander (Terre-Neuve) ou la route sud avec atterrissage intermédiaire à Lajes (Açores). Andrews AFB était l'aérodrome de destination aux USA. La route nord avait la préférence car elle était la plus courte. Comme on faisait deux fois le plein en cours de route, on pouvait emporter une charge utile plus importante. Mais il était souvent impossible d'emprunter cette route. Les vents forts d'ouest et les systèmes frontaux au-dessus de l'océan, ainsi que les conditions atmosphériques à l'arrivée à Gander obligeaient souvent les équipages à voler la route sud plus longue.

Le jour du départ, tout le monde était présent à 15 h. Le départ était prévu à 17 h de sorte que la traversée de l'océan puisse s'effectuer de nuit. C'était nécessaire pour pouvoir déterminer la position au-dessus de l'océan au moyen de l'astronavigation. Chaque avion au-dessus de l'océan devait légalement disposer de deux moyens de navigation différents. Pour le DC-6, c'étaient le système Loran-A (Long Range Navigation) et l'astronavigation.

Le système Loran-A consistait en une série de stations émettrices situées à des endroits choisis le long des côtes de l'océan Atlantique, aussi bien sur le continent américain qu'europpéen. Une « Loran Chain » (normalement six stations) consistait en une « master station » et une série de « slave stations ». La « master station » envoyait un certain nombre de fois par seconde un signal qui était repris par les « slaves » et ensuite renvoyé par elles avec un certain nombre de microsecondes de retard. A bord, le navigateur disposait d'un récepteur relié à un tube cathodique sur lequel il pouvait faire apparaître les signaux qui lui permettaient de mesurer la différence de temps entre l'arrivée du signal « master » et les signaux des « slaves » respectifs. Les endroits où cette différence de temps est identique se trouvent sur une hyperbole. Ces hyperboles étaient reportées sur des cartes spécialement conçues à cet effet. La position de l'avion se trouvait au point d'intersection de deux ou trois hyperboles. Le système Loran-A était utilisable jusqu'à quelques centaines de miles des côtes. Au milieu de l'océan, il y avait effectivement une zone aveugle équivalente à trois ou quatre heures de vol. Là, il fallait passer à l'astronavigation.

Déterminer la position au moyen des étoiles est une occupation de longue haleine. Un navigateur entraîné en a pour une vingtaine de minutes. Comparativement, le principe est simple. A chaque moment, chaque étoile se trouve au zénith au-dessus d'un point précis de la surface terrestre. Au moyen d'un certain nombre de tables et d'une horloge, on peut déterminer ce point pour quelques étoiles choisies. De là, on peut déterminer la distance entre le point au-dessus duquel l'étoile se situe à ce moment et l'observateur. Tous les points pour lesquels cette distance est la même se trouvent sur la périphérie d'un cercle. En répétant cet exercice pour trois étoiles, on trouve sa position à l'intersection des trois circonférences. C'est le principe. La réalité est bien plus compliquée.

L'astronavigation est applicable sur toute la surface terrestre et ne demande aucune infrastructure au sol. Ce sont d'énormes avantages. Mais l'astronavigation est tout à fait inutile lorsque l'on vole dans les nuages. Vu que la plupart des systèmes frontaux qui définissent le temps au-dessus de l'Europe se développent au-dessus de l'Océan Atlantique et que l'altitude de vol du DC-6 était plutôt limitée, la navigation hors de la portée du Loran était souvent remise à plus tard.

En dernière instance, le navigateur disposait encore d'un radar-

geweldige voordelen. Maar astronavigatie is totaal nutteloos wanneer men in de wolken vliegt. Aangezien de meeste frontale systemen die het weer boven Europa bepalen ontstaan over de Atlantische oceaan en de DC-6 wat betreft vlieghoogte eerder beperkt was, werd de navigatie buiten het bereik van de Loran dikwijls herleid tot nattevingswerk. In laatste instantie beschikte de navigator nog over een radar altimeter. Dit is een instrument dat een vertikaal signaal uitzendt naar de oppervlakte van het water en aldus de ware hoogte meet van het vliegtuig boven de zeeoppervlakte. Door de evolutie van deze ware hoogte te vergelijken met de hoogte zoals ze wordt aangegeven door de drukhoogtemeter kon de navigator bepalen of het vliegtuig links of rechts van zijn ware koers afweek en had hij zelfs een idee over hoe groot deze afwijking was.

Het was altijd een spannend moment wanneer men na het passeren van een frontaal systeem uit de wolken kwam en eindelijk een serieuze positie kon bepalen teneinde de situatie te corrigeren.

De boordradio en de navigator zaten naast mekaar in de cockpit. Boven de oceaan gebeurden alle radioverbindingen via morsecode. Posities moesten doorgegeven worden bij het overschrijden van de meridianen die deelbaar waren door vijf. Dit kwam, afhankelijk van de wind, overeen met een tijdspanne die varieerde tussen vijfenveertig en zestig minuten. Aangezien er in die tijd weinig meteorologische inlichtingen voorhanden waren over de oceaan vroeg de controle om telkens de waarnemingen waarover men beschikte door te sturen via de code "Airep". Een "Airep" bestond uit een aantal inlichtingen betreffende de positie van het vliegtuig, het vliegbereik en een aantal meteorologische waarnemingen zoals de berekende windrichting en snelheid, temperatuur, eventuele wolken boven of onder het vluchtniveau en eventuele andere verschijnselen zoals ijsvorming, turbulentie enzovoort die een invloed op de vliegveiligheid zouden kunnen hebben.

De DC-6 beschikte over een eenvoudige automatische piloot die het vliegtuig op zijn koers en op zijn vluchtniveau hield. De piloten en de boordtechnicus controleerden de vluchtinstrumenten en verbeterden, op aanvraag van de navigator, de koers indien nodig. De weerradar stond aan. Indien nodig veranderden zij de koers teneinde de cumulonimbuswolken te ontwijken.

Elke vlucht was een nieuwe uitdaging. Iedereen vervulde zijn taak naar best vermogen, met behulp van de vaak primitieve middelen waarover men beschikte. Men moest vertrouwen hebben in mekaar. Een bemanning was zoals een ketting, die maar zo sterk is als de zwakste schakel. De kettingen die gevormd waren door de bemanningen van de DC-6's waren blijkbaar sterk genoeg. De vele overvluchten over de Atlantische Oceaan gedurende twintig jaar zonder noemenswaardige incidenten zijn daarvan het beste bewijs.

Met dank aan de redactie van het Magazine VTB die ons de toelating gaf dit artikel over te nemen

altimètre. C'est un instrument qui envoie un signal vertical vers la surface de l'eau et mesure ainsi l'altitude réelle de l'avion au-dessus de la surface de la mer. En comparant l'évolution de cette altitude réelle avec celle donnée par l'altimètre barométrique, le navigateur pouvait déterminer si l'avion dérivait à gauche ou à droite de sa route et il avait même une idée de la magnitude de cette dérive.

C'était toujours un moment de tension lorsque, quittant un système frontal, on sortait des nuages et qu'on pouvait enfin déterminer une position sérieuse afin de corriger la situation.

Le radio de bord et le navigateur se trouvaient côte à côte dans le cockpit. Au-dessus de l'océan, toutes les liaisons radio se passaient par code morse. Les positions devaient être transmises au franchissement des méridiens qui étaient divisibles par cinq. Cela correspondait, en fonction du vent, avec une période de quarante-cinq à soixante minutes. Vu qu'à cette époque on disposait de peu d'informations météorologiques au-dessus de l'océan, le contrôle demandait constamment d'envoyer via le code « Airep » les observations dont on disposait. Un « Airep » se composait d'une série d'informations concernant la position de l'avion, l'autonomie de vol, et de nombreuses observations météorologiques telles que la direction et la vitesse calculées du vent, la température, les nuages éventuels au-dessus et en dessous du niveau de vol et éventuellement d'autres phénomènes comme la formation de glace, la turbulence, etc. qui pourraient avoir une influence sur la sécurité aérienne.



Le DC-6 disposait d'un système de pilotage automatique simple qui maintenait le cap et le niveau de vol de l'avion. Les pilotes et le technicien de bord contrôlaient les instruments de vol et si nécessaire corrigeaient le cap à la demande du navigateur. Le radar météo était allumé. Si nécessaire, ils changeaient de cap pour éviter les cumulonimbus.

Chaque vol était un nouveau défi. Chacun accomplissait au mieux sa tâche, à l'aide des moyens souvent primitifs dont on disposait. On devait se faire confiance mutuellement. Un équipage était comme une chaîne qui n'est aussi forte que le maillon le plus faible. Les chaînes formées par les équipages des DC-6 furent semble-t-il assez fortes. Pendant vingt ans, les nombreux vols sans incident notable au-dessus de l'Océan Atlantique en sont la meilleure preuve.

Merci aux éditeurs du Magazine VTB qui nous ont donné la permission de publier cet article.



Mike Arren & René Hoeben

Traduction Marc Philips

AIRBUS

Op 14 februari 2019 meldt Airbus dat het verwacht dat de contractherzieningen met de klanten voor de Atlas – waarover de laatste tijd zoveel te doen was – binnen de komende maanden rond zullen zijn. Dit is wel nodig gezien de laatste boete van €436 miljoen die het bedrijf moest betalen omdat het zijn verplichtingen niet kon nakomen.

AIRBUS

Le 14 février 2019, Airbus annonce s'attendre à ce que les révisions du contrat avec les clients d'Atlas - qui ont fait l'objet de tant d'efforts ces derniers temps - soient achevées dans les prochains mois. Cette mesure est nécessaire compte tenu de la dernière amende de 436 millions d'euros que l'entreprise a dû payer pour ne pas avoir été en mesure de respecter ses obligations.



Airbus a livré 17 Atlas l'an dernier. C'est deux de moins qu'en 2017, mais cela s'inscrit dans le calendrier de production ajusté où à partir de 2020, seuls 8 Atlas par an seront produits.

Le 21 février, Airbus a passé avec succès les tests de certification des citernes de soute (CHT-Cargo Hold Tanks) de l'Atlas, ce qui lui permet maintenant de ravitailler d'autres avions en vol. Ces essais - réalisés en collaboration avec CLAEX - ont porté sur un total de 9 vols durant lesquels 90 tonnes de carburant ont été transférés vers un F-18 et un A400M.

Airbus heeft vorig jaar 17 Atlassen afgeleverd. Dit zijn er 2 minder dan in 2017, maar dit past in het aangepaste productieschema waarbij er vanaf 2020 slechts 8 Atlassen per jaar zullen worden geproduceerd.

Op 21 februari heeft Airbus met succes de certificatie-tests voor

Au cours de cette campagne d'essais, en plus du CHT, le logiciel du système de gestion de la qualité du carburant (Fuel Quality Management System-software), qui devait être certifié cette année, a également été testé ainsi que le système Night Refueling Vision. D'autres essais ont été effectués afin d'également pouvoir ravitailler des hélicoptères.

de Cargo Hold Tanks (CHT) voor de Atlas volbracht, waardoor de Atlas nu andere vliegtuigen in vlucht kan bijtanken. Voor deze tests – die in samenwerking met CLAEX werden uitgevoerd – werden in totaal 9 vluchten volbracht, waarbij in totaal 90 ton brandstof werd overgepompt naar een F-18 en een A400M. Tijdens deze testcampagne werd naast de CHT ook het Fuel Quality Management System-software getest dat tijdens dit jaar zijn certificaat dient te halen. Verder ook het Night Refueling Vision-systeem en tests om eveneens helikopters in vlucht te kunnen bijtanken



BELGIE/LUXEMBOURG

U hebt u waarschijnlijk afgevraagd waarom we geen artikels meer gepubliceerd hebben van Julien Gillis, die al bijna twee jaar een doorgedreven opleiding als A400M piloot volbracht bij de RAF. Spijtig genoeg heeft hij onverwachts ouderschapsverlof ingediend en verkregen van Defensie. Hierdoor is een dure investering en een hoop ervaring mogelijk verloren gegaan. België heeft actueel een piloot en een loadmaster (LM) in opleiding bij de RAF. Er wordt naar gestreefd om in 2020 ook RAF-personeel in het kader van een uitwisselingsprogramma in de 15Wing te integreren.

Een aantal leden van het technisch personeel zijn sinds begin dit jaar vertrokken naar de Franse basis van Orléans waar ze “on-the-job training” volgen op de A400M.

De bouw van de nieuwe loods voor de A400M (Maint Complex) in Melsbroek, waar we het in ons vorig nummer over hadden, werd op de Minister Raad (CMR) van 29 maart goedgekeurd.

In ons vorig nummer hebben we ook geschreven dat het dossier voor de aankoop van de vluchtsimulator (FFS) goedgekeurd werd door de CMR op 25 december 2018. Dit contract werd

BELGIQUE / LUXEMBOURG

Vous vous êtes sans doute demandé pourquoi nous n’avons plus publié d’articles de Julien Gillis, qui suivait un entraînement poussé de pilote sur l’A400M à la RAF depuis presque deux ans. Malheureusement il a inopinément rentré une demande de congé parental à la Défense et l’a obtenu. En conséquence, un investissement coûteux et beaucoup d’expérience ont probablement été perdus. La Belgique compte actuellement un pilote et un loadmaster (LM) en formation à la RAF. L’objectif est également d’intégrer, dans le cadre d’un programme d’échange, du personnel de la RAF au 15 Wing en 2020.

Depuis le début de l’année, plusieurs membres du personnel technique sont partis pour la base française d’Orléans où ils suivent un “on-the-job training” sur A400M.

La construction du nouveau hangar de l’A400M (Maint Complex) à Melsbroek, dont nous avons parlé dans notre précédent numéro, a été approuvée lors du Conseil des Ministres (CMR) du 29 mars.

Dans notre numéro précédent, nous avons également annoncé que le dossier d’achat du simulateur de vol (FFS) avait été approuvé par le CMR du 25 décembre 2018. Ce contrat a été attribué à AIRBUS. La Belgique sera le premier pays à disposer en 2022 d’un Full Flight Simulator (FFS) avec une capacité TAC, ce qui permettra la formation tactique sur ce FFS, éventuellement aussi pour des pilotes de la RAF.

Airbus a commencé l’assemblage final de l’Atlas Luxembourgeois à Séville, en Espagne. Le 30 avril, la Défense, en présence du Ministre



toegekend aan AIRBUS. België zal, als eerste in 2022 beschikken over een Full Flight Simulator (FFS) met TAC-capaciteit, waardoor de tactische training op deze FFS zal kunnen plaats vinden, mogelijk ook voor RAF-piloten.

Airbus is begonnen met de eindassemblage van de Luxemburgse Atlas te Sevilla in Spanje. Op 30 april heeft Defensie in het bijzijn van Minister van Defensie Didier Reynders en een Belgisch-Luxemburgse delegatie een bezoek gebracht aan de assemblagefabriek in Sevilla om er de samenvoeging van de romp en de cockpit van deze Atlas – MSN104 – bij te wonen.

Tijdens dit bezoek heeft de commandant van de Luchtcomponent generaal Vansina in een interview verduidelijkt dat het Luxemburgse vliegtuig en personeel in Melsbroek volledig zal geïntegreerd werken. Zowel Belgen als Luxemburgers zullen de acht A400M's opereren met gemengde bemanningen.

De eindassemblage van de eerste Belgische Atlas, die normaal gezien het serienummer MSN106 krijgt, zal binnenkort ook beginnen (de staart staat al in Sevilla). Airbus levert de Luxemburgse en Belgische Atlassen tussen 2020 en 2023 aan respectievelijk Luxemburg en België. De eerste Atlas (het Luxemburgse toestel) wordt in mei 2020 op de vliegbasis



de la Défense Didier Reynders et d'une délégation belgo-luxembourgeoise, a visité l'usine d'assemblage à Séville pour assister à l'assemblage du fuselage et du cockpit de cet Atlas - MSN104.

Au cours de cette visite, le commandant de la composante aérienne, le général Vansina, a expliqué dans un entretien que l'avion et le personnel luxembourgeois à Melsbroek travailleront de manière totalement intégrée. Autant les Belges que les Luxembourgeois opéreront les huit A400M avec des équipages mixtes.

L'assemblage final du premier Atlas belge, qui porte normalement le numéro de série MSN106, débutera également prochainement (la queue se trouvait déjà à Séville). Airbus fournit les atlas luxembourgeois et belge au Luxembourg et à la Belgique respectivement entre 2020 et 2023. Le premier Atlas (l'avion luxembourgeois) est attendu à la base aérienne de Melsbroek en mai 2020. Certaines livraisons ont été avancées mais la répartition reste 3 avions en 2020 et 2021, un avion en 2022 et 2023. Mais ce dernier A400M ne sera livré qu'en décembre et non en mai comme prévu auparavant.



Melsbroek verwacht. Enkele leveringen zijn vervroegd maar het blijft nog steeds 3 toestellen in 2020 en 2021, een vliegtuig in 2022 en 2023. Maar deze laatste A400M slechts in december en niet in mei zoals eerder voorzien.

Wat de beschikbaarheid van de C-130 betreft blijven er 7 beschikbaar tot eind 2020 en 4 tot eind 2021. Voor de levering van de laatste twee A400M's zullen alle C-130 Melsbroek verlaten hebben na 50 jaar trouwe dienst.



En ce qui concerne la disponibilité des C-130, 7 restent disponibles jusqu'à la fin de 2020 et 4 jusqu'à la fin de 2021. Avant la livraison des deux derniers A400M, tous les C-130 auront quitté Melsbroek après 50 ans de bons et loyaux services.

Daks over Normandië

Daks au-dessus de la Normandie



75 Jaar na D-Day

D-Day Geschiedenis

6 juni 1944. Zonder twijfel een van de belangrijkste datum in de moderne geschiedenis. Het markeert de dag op dewelke bijna 160.000 geallieerde troepen, de Normandische stranden bestormden om de bevrijding van West-Europa te beginnen. De aanval werd voorafgegaan door 24.400 man die gearachuteerd werden of landden met zwevers. Het allerbelangrijkste vliegtuig dat de luchtlandingsoperatie ondersteunde was de Douglas C-47 (Dakota), waarvan er meer dan 800 deelnamen aan de operatie. In juni 2019 zal de D-Day Invasion haar 75^{de} herdenking zien.

75 ans après le D-Day

D-Day

Le 6 juin 1944. Sans aucun doute l'une des dates les plus importantes de l'histoire moderne. Elle marque le jour où près de 160 000 soldats alliés ont pris d'assaut les plages de Normandie pour commencer la libération de l'Europe occidentale. L'attaque a été précédée par 24 400 hommes qui ont été parachutés ou ont atterri avec des planeurs. Le Douglas C-47 (Dakota), dont plus de 800 ont participé à l'opération, a été l'avion le plus important de l'opération aéroportée. En juin 2019, l'invasion de D-Day fêtera son 75^e anniversaire.

Het evenement

Daks over Normandië zal een eenmalige gebeurtenis in een leven zijn. Het luchtruim boven het Verenigd Koninkrijk en Normandië (Frankrijk) zal gevuld zijn met Douglas DC-3/C-47 Dakota's en honderden parachutisten. Voor het eerst sinds de Tweede Wereldoorlog zullen zoveel van deze prachtige vliegtuigen worden samengebracht op de plaats waar ze hun mooiste uur zagen. Van 2 tot en met 9 juni 2019 komen ruim dertig DC-3/C-47's samen. Hun eigenaars en gebruikers zullen ze vanuit de hele wereld binnenvliegen. Uit Scandinavië, Nederland en de rest van Europa, uit Canada en de Verenigde Staten en zelfs uit het verre Australië. Het D-Day Squadron, bestaande uit de gehele Amerikaanse vloot van 15 C-47's zal deelnemen aan het défilé van Daks Over Normandië.

Het is samen vertrokken op 19 mei via de zogenaamde Blue Spruce Route, die ook gebruikt werd in Wereldoorlog II. Dit vluchtplan doorkruist de Noord-Atlantische Oceaan, waardoor brandstof herbevoorrading en gebruik van navigatiehulpmiddelen op de landmassa's langs de route mogelijk zijn (<http://ddaysquadron.org>).

Een van deze vliegtuigen, de C-47-5DK 43-48608 - Betsy's Biscuit Bomber - N47SJ, heeft vroeger gediend in de 15th Wing als de K11 (zie ook <http://ddaysquadron.org/the-mighty-fifteen-the-american-contingent-flying-to-normandie/>)

L'événement

Daks over Normandy sera un événement unique. L'espace aérien au-dessus du Royaume-Uni et de la Normandie (France) sera rempli de Douglas DC-3/C-47 Dakota et de centaines de parachutistes. Pour la première fois depuis la Seconde Guerre mondiale, un grand nombre de ces magnifiques avions seront rassemblés à l'endroit où ils ont vécu leurs heures de gloire. Du 2 au 9 juin 2019, plus de trente DC-3/C-47 se réuniront. Arrivant du monde entier leurs propriétaires et utilisateurs les convoieront vers l'Angleterre. De la Scandinavie, des Pays-Bas et du reste de l'Europe, du Canada et des États-Unis et même de l'Australie lointaine. Le D-Day Squadron, composé de toute la flotte américaine de 15 C-47, participera



Betsy's Biscuit Bomber - N47SJ - ex K11

au défilé de « Daks over Normandy ». Ils sont partis le 19 mai, tous ensemble, par la Blue Spruce Route, qui a également été utilisée pendant la Seconde Guerre mondiale. Cette route traverse l'océan Atlantique Nord, ce qui permet des escales de ravitaillement et l'utilisation d'aides à la navigation sur les masses terrestres le long de la route (<http://ddaysquadron.org>).

Un de ces avions, le C-47B-5-DK 43-48608 - Betsy's Biscuit Bomber - N47SJ, a dans le passé servi au 15th Wing comme le K11 (<http://ddaysquadron.org/the-mighty-fifteen-the-american-contingent-flying-to-normandy/>)

Het Dak over Normandië evenement wordt gehouden op twee locaties: van 2 tot 5 juni op Duxford Airfield in het Verenigd Koninkrijk en van 5 tot 9 juni op Caen Carpiquet Airport in Normandië! Beide locaties zijn zorgvuldig gekozen vanwege hun faciliteiten en infrastructuur en vanwege hun Tweede Wereldoorlog erfgoed.

L'événement « Dak over Normandy » se déroulera sur deux sites : du 2 au 5 juin à Duxford Airfield au Royaume-Uni et du 5 au 9 juin à l'aéroport de Caen Carpiquet en Normandie ! Les deux sites ont été soigneusement choisis pour leurs installations et leur infrastructure et pour leur patrimoine de la Seconde Guerre mondiale.

Le 5 juin 2019 environ 250 hommes et femmes monteront à bord des avions au Royaume-Uni pour, comme il y a 75 ans, traverser la Manche et sauter au-dessus des zones de largage historiques de la Normandie. Ils porteront des uniformes alliés dans le style de la Seconde Guerre mondiale et sauteront avec des parachutes militaires ronds. Ce sera un événement sans égal. L'histoire est en marche. Encore une fois ! Comme en 1944.



Pendant les journées portes ouvertes dans les aéroports, tout le monde est bienvenu pour voir et toucher les avions de près. Ils seront ouverts pour que vous puissiez y jeter un coup d'œil. Ils voleront pour que vous puissiez les voir dans leur élément naturel. Et les parachutistes en uniforme de la Seconde Guerre mondiale sauteront et se prépareront entre les avions pour leurs sauts. Il y aura un marché où vous pourrez trouver et acheter toutes sortes d'articles liés à l'aviation. Ce sera un festin pour les yeux, avec des occasions uniques de prendre des photos et une belle journée pour tout le monde.

Texte tiré de <https://www.daksovernormandy.com/>

Op 5 juni 2019 zullen ongeveer 250 mannen en vrouwen aan boord gaan van de vliegtuigen in het Verenigd Koninkrijk om, net als 75 jaar eerder, over het Kanaal te vliegen en boven de historische dropzones van Normandië te springen. Zij zullen geallieerde uniformen in de stijl van de Tweede Wereldoorlog dragen en springen met militaire ronde parachutes. Het zal een evenement zijn dat geen gelijke heeft. Geschiedenis in de maak. Opnieuw! Net zoals in 1944.

Tijdens de opendeur dagen op de luchthavens mag iedereen komen, zelf de vliegtuigen van nabij zien en aanraken. Ze zullen open zijn zodat u een kijkje binnen in kan nemen. Ze zullen vliegen zodat je ze in hun natuurlijke element kunt zien. En de parachutisten in hun WW2-stijl uniformen zullen springen en zich voorbereiden op hun sprongen tussen de vliegtuigen. Er zal een markt zijn waar je allerlei luchtvaart gerelateerde artikelen kunt vinden en kopen. Het zal allemaal een lust voor het oog zijn, met unieke foto opportuniteiten en een prachtig dagje uit voor iedereen.

Tekst overgenomen van <https://www.daksovernormandy.com/>



Een première in de Maintenance 15 Wing

Door Olt Adrien Pire, Commandant Flight Inspectie
Vertaling René Hoeben

De onderhoudsbeurt (C-check) van de CH-07 is door de Flight Inspectie gestart op 18 juli 2018. Tijdens de inspectiefase werd een krakend geluid waargenomen tijdens de werking van de hoogteroeren.

Om dit probleem op te lossen werd het volledig beheerssysteem van het hoogteroer ontmanteld. Deze demontage was bijzonder moeilijk gezien de spanning aanwezig in de structuur



van het horizontaal staartvlak van het vliegtuig. Deze spanning was zo groot dat het onmogelijk was het systeem uit elkaar te halen zonder het te beschadigen. De verwijderde stukken werden geïnspecteerd en vertoonden gebreken die de abnormale spanningen in de structuur verklaarden (uitgesleten boorgaten, ...)

De beschadigde stukken werden vervangen en het nieuwe hoogteroer-systeem opnieuw geïnstalleerd. Eenmaal het geheel op het vliegtuig geplaatst was bleek het onmogelijk het systeem in zijn geheel op te lijnen. Inderdaad, wanneer de rechterkant op de structuur gemonteerd werd, was de linkerkant niet meer in lijn, en omgekeerd. Men vermoedde dat het horizontaal staartvlak van het vliegtuig krom was. Na verificatie van de historie van het vliegtuig kom men geen harde landing of overschrijding van de maximale snelheid terugvinden sinds de laatste D-Check. De uitlijning van het vliegtuig werd evenwel gemeten. Dat gaf goede resultaten, de structuur was dus niet vervormd.

De ingenieurs van Sabena Aerospace zijn de situatie dan komen bestuderen en stelden verschillende oplossingen voor die echter nog altijd niet leidden tot een oplossing van het probleem.

Op hetzelfde ogenblik, in de aanpalende loods, waren de techniekers van de Flight Inspectie de CH-10, die op de grond gezet werd na meer dan 45 jaar dienst in de Luchtmacht, aan

Une première dans la Maintenance du 15 Wing

Par SLt Adrien Pire, Commandant Flight Inspection

Le CH-07 a débuté sa maintenance (C-check) au sein du Flight Inspection le 18 juillet 2018. Lors de la phase d'inspection, un craquement a été perçu lorsque les volets de profondeurs (elevators) étaient utilisés.

Afin de résoudre ce problème, le système complet de gestion de gouverne de profondeur a été désassemblé. Ce démontage fut particulièrement difficile vu la tension présente dans la structure de l'empennage horizontal de l'avion. Cette tension était tellement importante qu'il était impossible de démonter le système sans l'endommager. Les pièces retirées furent inspectées et présentaient des défauts expliquant la présence de tensions anormales dans la structure (alésages ovalisés, ...).

Les pièces endommagées furent alors remplacées et le nouveau système de gouverne de profondeur installé. Une fois l'ensemble placé sur l'avion, il fut impossible d'aligner le système dans son entièreté. En effet, lorsque le côté droit fut fixé à la structure, le côté gauche n'était plus aligné (et inversement). On suspecta que l'empennage horizontal de l'avion ne soit tordu. Après vérification de la vie de l'avion, aucun atterrissage dur (hard landing) ni dépassement de la vitesse maximale (overspeed) ne fut notifié depuis le dernier D-Check. L'alignement de l'avion fut tout de même mesuré et donna de bons résultats. La structure n'était donc pas tordue.

Les ingénieurs de la Sabena Aerospace sont alors venus étudier la situation et proposèrent plusieurs solutions ne menant toujours pas à la résolution du problème.

Au même moment, dans le hangar adjacent, les techniciens





het demonteren. Toen is het idee opgekomen om het staartvlak van de CH-10 te gebruiken op de CH-07. Na advies gevraagd te hebben aan de andere landen bleek dat geen enkel ander land

du Flight Inspection demontaient le CH-10 ayant été mis au sol après avoir servi la Force Aérienne belge pendant plus de 45 ans. C'est alors que l'idée d'utiliser l'empennage du CH-10 sur le CH-07 apparut. Après avoir demandé l'avis aux autres nations, il s'est avéré qu'aucun autre pays n'avait déjà réutilisé la queue d'un avion pour le placer sur un autre.

Une collaboration importante entre le Flight Inspection du 15 Wing, Sabena Aerospace et Marshall Aerospace and Defence Group (UK) permet de mener ce projet à bien. En effet, alors que les techniciens du Flight Inspection contrôlaient, préparaient et démontaient soigneusement l'empennage du CH-10, les techniciens de Sabena enlevèrent



l'empennage du CH-07 tout en prenant soin de ne pas abîmer le fuselage de l'avion. Tout cela fut guidé par les conseils de la société Marshall.

L'empennage horizontal ainsi que tout le système de gouverne de profondeur du CH-10 se trouvent désormais sur le CH-07. Ce dernier finit son programme de maintenance (C-check) et sera remis en service après avoir effectué le vol de test habituel (FCF - Functional Check Flight).

ooit een staart van een vliegtuig gebruikt had om te monteren op een ander vliegtuig.

Een belangrijke samenwerking tussen de Flight Inspectie van de 15 Wing, Sabena Aerospace en Marshall Aerospace and Defence Group (UK) maakte het mogelijk dit project tot een goed einde te brengen. Inderdaad, terwijl de techniekers van de Flight Inspectie zorgvuldig het staartvlak van de CH-10 controleerden, klaarmaakten en demonteerden, verwijderden de techniekers van Sabena Aerospace het staartvlak van de CH-07, er wel op lettende de romp van het vliegtuig niet te beschadigen. Dat alles geleid door de raadgevingen van de firma Marshall.

Het horizontale staartvlak van de CH-10 alsook gans het systeem van het hoogteroer bevinden zich nu op de CH-07. Deze laatste beëindigt weldra zijn onderhoudswerken (C-check) en zal daarna terug ingezet worden na de gebruikelijke testvlucht (FCF - Functional Check Flight).



15 Wing Today



Door Jean-Louis Lejeune

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.

Werking van de 15 Wing

Door het groot vertrek aan personeel van de 15 Wing (vooral door pensioneringen) werd het geleidelijk aan onmogelijk de operaties 24/7 te verzekeren. Daarvoor werd, in overleg met de Staf van Defensie beslist de activiteiten 's nachts en in het weekend te reduceren.

Sinds 1 januari wordt het volgende uurrooster toegepast:

- Flying window
 - Eerste vertrek om 8u – Laatste vertrek om 22u
 - Eerste landing om 6u – Laatste landing om 20u
- Ground operations window: 6u – 22u
- In het WE gesloten behalve voor de VIP's.

Enkele militairen blijven echter op de basis 24/24u werken, vooral in het Wing Operations Center, voor de ondersteuning van de bemanningen in het buitenland en het beheer van de onvoorziene gebeurtenissen.

BELTAD MINUSMA (Mali)

Deze operatie gaat zoals voorzien door tot in mei van dit jaar. Naast het transport van burgers en militairen tussen Bamako, Mopti, Tessalit en Gao worden ook gewonden met onze C-130 vervoerd. Zo werden een Malinese vrouw en haar baby van Mopti



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'Irak, les faits marquants repris ci-après se sont produits au 15 Wing.

Fonctionnement du 15 Wing

Suite au départ de beaucoup de personnel du 15 Wing (principalement des mises à la pension) il est devenu presque impossible d'assurer les opérations 24h/24, 7j/7. C'est pourquoi il a été décidé, en accord avec l'Etat-Major de la Défense de réduire les activités la nuit et pendant les week-ends.

Depuis le 1 janvier l'horaire suivant est d'application :

- Flying window
 - Premier départ à 8h – Dernier départ à 22h
 - Premier atterrissage à 6h – Dernier atterrissage à 20h
- Ground operations window: 6h – 22h
- Fermé le WE sauf pour les VIP's.

Quelques militaires restent tout de même sur la base 24/24h, surtout au Wing Operations Center, pour le soutien des équipages à l'étranger et la gestion des événements imprévus.

BELTAD MINUSMA (Mali)

Cette opération se poursuit jusqu'en mai de cette année comme prévu. En plus du transport de civils et de militaires entre Bamako, Mopti, Tessalit et Gao, des blessés sont également transportés par notre C-130. C'est ainsi que p. e. une malienne et son bébé ont été emmenés de Mopti vers Bamako pour y être soignée dans un hôpital civil après qu'elle ait sauté sur une bombe. Notre détachement médical sur place est bien entendu consulté par l'équipage pour juger de la sécurité du transport demandé, mais c'est l'ONU qui déclare les blessés 'Fit to fly' et assure l'accompagnement à bord de l'avion. Le médecin et les deux Flight ambulanciers belges assurent la capacité rôle 1 (= infirmerie) dans le campement au profit des militaires de toutes les nationalités (les Belges, Allemands, Hollandais, Norvégiens et Suédois).

Quelques parachutages ont également pu être effectués. C'est ainsi que le 1 mars, quatre colis contenant de l'eau ont été largués au-dessus du désert malien dans les environs de Gao. La demande émanait de l'armée néerlandaise qui avait

naar Bamako gebracht om daar in een burgerhospitaal verzorgd te worden, nadat ze het slachtoffer werd van een berm bom. Ons medisch detachement ter plaatse wordt uiteraard door de bemanning geconsulteerd om een oordeel te vellen over het gevraagde transport, maar het is de UNO die de gewonden 'Fit to fly' verklaart en de begeleiding aan boord van het vliegtuig verzorgt. De Belgische dokter en de twee Flight ambulanciers zorgen voor de capaciteit "role 1" (= infirmerie) in het kampement ten behoeve van de militairen van alle nationaliteiten (Belgen, Duitsers, Nederlanders, Noren en Zweden).

Een paar droppings mochten eveneens uitgevoerd worden. Zo werden op 1 maart vier pakketten met water gedropt boven de Malinese woestijn in de omgeving van Gao. De vraag voor de drop kwam van het Nederlandse leger dat van 28 februari tot 2 maart een oefening hield in het oosten van Mali. Het doel van de drop was niet zozeer de bevoorrading zelf, maar om de Nederlandse militairen te trainen hoe ze een dropzone moeten beveiligen en het gedropte materieel recupereren. Luchtbevoorrading en



parachutage is ook vandaag nog steeds van groot belang voor militaire operaties. De Rav Air kan voedsel, water en materieel op plaatsen krijgen die anders zo goed als onbereikbaar zijn. Gao is daar een goed voorbeeld van. Er zijn zo goed als geen wegen, waardoor transport over de baan niet mogelijk is.

Herdenking in Kigali

Op 6 april heeft een A330 (piloot Hanssens met een copiloot van HiFly) onze Premier, de CHOD en de commandant van de Landcomponent naar Kigali gebracht waar zij deelgenomen hebben aan verschillende herdenkingsplechtigheden ter nagedachtenis van de tien commando's van Flawinne die hun leven lieten als blauwhelmen in het kader van de MINUAR (Mission des Nations unies pour l'assistance au Rwanda). Verschillende families van de gesneuvelden vlogen mee, alsook militairen van het 2^{de} bataljon Commando en 24 leerlingen van vier middelbare scholen (twee Franstalige en twee Nederlandstalige) en hun leerkrachten. Gedurende de landingsfase in Kigali werd het vliegtuig het slachtoffer van een vogelaanvaring (bird strike). Aan de grond werd het toestel nagekeken op schade. Op één van de motoren werden drie beschadigde schoepen vastgesteld. Een andere A330 werd door HiFly naar Kigali gestuurd om de passagiers tijdig naar ons land terug te brengen.

organisé un exercice dans l'est du Mali du 28 février au 2 mars. Le but premier du largage n'était pas l'approvisionnement mais bien la formation de militaires néerlandais à la sécurisation d'une zone de largage et à la récupération du matériel largué. L'approvisionnement par air et le parachutage revêtent encore une grande importance dans les opérations militaires actuelles. Le Rav Air peut fournir de la nourriture, de l'eau et du matériel dans des endroits pratiquement inaccessibles. Gao en est un bon exemple. Il n'y a pratiquement pas de routes, ce qui rend leur transport routier impossible.

Commemoration à Kigali

Le 6 avril un A330 (pilote Hanssens avec un copilote de HiFly) a amené notre Premier Ministre, le CHOD en le commandant de la Composante terrestre à Kigali où ils ont participé à diverses commémorations en mémoire des dix commandos de Flawinne qui y ont laissé la vie en tant que casque bleu dans le cadre de la MINUAR (Mission des Nations unies pour l'assistance au Rwanda). Plusieurs familles des défunts étaient du voyage, ainsi que des militaires du 2^{de} bataillon Commando et 24 élèves de quatre écoles secondaires (deux francophones et deux néerlandophones) accompagnés de professeurs. Lors de l'atterrissage à Kigali l'avion fut victime d'un "bird strike". Après inspection, trois ailettes d'un moteur furent endommagées. HiFly a envoyé un autre A330 à Kigali pour ramener les passagers en Belgique.

Vol Royaux

Le 21 janvier un Embraer (Huyghebaert, Desnyder) a emmené



Koninklijke vluchten

Op 21 januari heeft een Embraer (Huyghebaert, Desnyder) onze Vorsten naar Zurich gebracht om deel te nemen aan de top in Davos. Op 24 januari zijn ze terug naar België gevlogen samen met onze Premier.

Tussen 24 en 28 maart hebben onze Vorsten een Staatsbezoek aan Korea gebracht samen met de minister van Binnenlandse Zaken Pieter De Crem en de minister-presidenten van de regio Brussel en van de Federatie Wallonië-Brussel alsook een grote delegatie van bedrijfsleiders en vertegenwoordigers van de academische wereld. Een A340 met een bemanning van HiFly versterkt met cabinepersoneel van de 15 Wing, heeft de talrijke

nos Souverains à Zurich afin de participer au sommet de Davos. Ils sont rentrés en Belgique le 24 janvier accompagnés de notre Premier Ministre.

Du 24 au 28 mars, nos Souverains ont effectué une visite d'Etat en Corée. Ils étaient accompagnés du ministre de l'Intérieur Pieter De Crem et des ministres-présidents bruxellois et de la Fédération Wallonie-Bruxelles ainsi que d'une importante délégation de chefs d'entreprises et de représentants du monde académique. Un A340 avec un équipage de HiFly renforcé par du personnel de cabine du 15 Wing a amené la nombreuse délégation à Séoul.

Les Souverains ont par ailleurs rendu hommage aux soldats belges tombés pendant la guerre de Corée, une contribution très appréciée par les autorités de la presqu'île. Quelque 3.200 volontaires belges et luxembourgeois avaient participé à ce conflit qui a débuté en juin 1950 et s'est achevé trois ans plus tard par un armistice. Le couple royal a notamment déposé une gerbe au cimetière national de Séoul et s'est rendu au Mémorial des vétérans de guerre de la Corée où il a visité le monument belge.



delegatie naar Seoel gebracht.

De Vorsten hebben daar o. a. hulde gebracht aan de Belgische soldaten die tijdens de Koreaanse oorlog zijn omgekomen, een bijdrage die door de autoriteiten van het schiereiland zeer gewaardeerd werd. Ongeveer 3.200 Belgische en Luxemburgse vrijwilligers hadden deelgenomen aan dit conflict, dat in juni 1950 begon en drie jaar later eindigde met een wapenstilstand. Het Koningspaar heeft een krans op de nationale begraafplaats van Seoel gelegd en zijn naar het Koreaanse Oorlogsveteranenmonument geweest waar ze het Belgische monument bezocht hebben.

Op 2 april heeft een Embraer (Van Den Heuvel/ Vanhaeren) onze Koning vergezeld van de Minister van Defensie en de CHOD naar Tallinn gebracht voor een werkbezoek aan het militaire detachement dat deelneemt aan de NAVO-operatie 'Enhanced Forward presence' in Estland. In de eerste helft van het jaar versterkt België de Britse Battlegroup in Estland met een detachement van 250 militairen. De NAVO is permanent aanwezig in de Baltische staten en Polen met vier internationale gevechtsgroepen.

Toekomst Falcon's

De twee Falcon's (DA-20) die 43 jaar in dienst waren bij de 15 Wing/21 Smd werden in 2017 uit dienst genomen en gestockeerd in hangar Herpain. Zij werden te koop aangeboden, doch geen enkele geldige kandidaat bood zich aan. Toch kregen de toestellen een nieuwe bestemming.

Le 2 avril, le Roi accompagné du Ministre de la Défense et du CHOD, s'est rendu à Tallinn en Embraer (Van Den Heuvel / Vanhaeren) pour y effectuer une visite de travail au détachement militaire qui participe à l'opération OTAN 'Enhanced Forward presence' en Estonie. Durant le premier semestre de cette année, notre pays renforce le Battle group britannique en Estonie avec un détachement de 250 militaires. L'OTAN assure une présence permanente dans les pays baltes et en Pologne grâce à quatre groupements tactiques internationaux.

Futur des Falcons

Les deux Falcons (DA-20) qui ont servi pendant 43 ans à la 21 Esc du 15 Wing ont été retirés de service en 2017 et sont depuis lors stockés dans le hangar Herpain. Ils ont été mis en vente, mais aucun candidat ne s'est présenté. Malgré cela, une nouvelle





Nadat de Belgische Federale Politie interesse toonde om een van de toestellen te gebruiken voor de training van de politiehonden, werd beslist om een vliegtuig (zonder motoren en instrumenten) op te nemen in het bestaande samenwerkingsverband tussen Defensie en Binnenlandse Zaken. Als tegenprestatie zal de Federale Politie in Neerhespen instaan voor de opleiding van de waakhonden van Defensie. De bestemming van het tweede toestel (met instrumenten) is de hangar het VLOC (Vlaams Luchtvaartopleidingscentrum) van de Hogeschool Vives op het vliegveld Oostende-Brugge, waar reeds een SeaKing helikopter staat. De twee toestellen zullen voor het einde van dit jaar de 15 Wing verlaten. Het transport van de vliegtuigen zal langs de weg gebeuren nadat vleugels en staart werden gedemonteerd. Studenten van het VLOC zullen die taak uitvoeren binnen het kader van hun opleiding en aldus wat praktijkervaring opdoen. In de maand mei werd de Falcon voor Oostende ontmanteld en vervoerd. De Falcon voor Neerhespen zal begin



volgend schooljaar, in september, hetzelfde lot ondergaan. De wisselstukken en motoren zullen alsnog verkocht worden. De Falcon 900 zal op 2 juli aan de grond gezet worden. De uiteindelijke bestemming ervan is nog niet gekend.

MRTT (Multi Role Tanker Transport)

Reeds in de jaren negentig van de voorbije eeuw hebben de NAVO en de EU een tekort aan "Air-to-air refuelling capacity" vastgesteld. Tijdens de NAVO-top georganiseerd in Chicago in 2012 werd beslist om internationale projecten te lanceren om deze tekorten te verhelpen. In november van dat jaar werd een intentieverklaring getekend tussen tien Europese landen om samen een capaciteit aan te schaffen: België, Frankrijk, Griekenland, Italië, Luxemburg, Nederland, Polen, Portugal,

destination a été trouvée pour ces deux appareils.

Après que la Police Fédérale belge ait fait part de son intérêt d'utiliser un des appareils pour l'entraînement des chiens policiers, il a été décidé de reprendre un avion (sans moteurs, ni instruments) dans l'accord existant entre la Défense et les Affaires Intérieures. En contrepartie, la Police Fédérale à Neerhespen s'occupera de la formation des chiens de garde de la Défense.

Le deuxième avion (avec instruments) sera quant à lui installé dans le hangar VLOC (Vlaams Luchtvaartopleidingscentrum, centre de formation aéronautique flamand) de la Haute Ecole Vives sur l'aérodrome d'Ostende-Brugge, où se trouve déjà un hélicoptère SeaKing.

Les deux appareils quitteront le 15 Wing avant la fin de cette



année. Le transport des avions sera effectué par la route après que les ailes et la queue aient été démontées. Quelques élèves du VLOC s'en occuperont afin d'acquérir de l'expérience pratique dans le cadre de leur formation. Courant mai, le Falcon pour Ostende a été démonté et transporté. Le Falcon pour Neerhespen subira le même sort en septembre au début de la prochaine année scolaire. Le reste des pièces de rechange et les moteurs seront mis en vente.

Le Falcon 900 sera retiré de service le 2 juillet. Sa destination finale n'est pas encore connue.

MRTT (Multi Role Tanker Transport)

Déjà dans les années nonante (du siècle dernier !), l'OTAN et l'UE avaient constaté un manque de capacité de réapprovisionnement de carburant en vol. Lors du sommet de l'OTAN organisé à Chicago en 2012, il a été décidé de lancer des projets internationaux pour remédier à ce manque. En novembre de cette année, une lettre d'intention a été signée entre dix pays européens afin d'acquérir ensemble une telle capacité : Belgique, France, Grèce, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Espagne et Norvège. Dans le même temps, le programme MMF (Multinational Multi-Role Tanker Transport Fleet) a été initié par l'EDA (Agence Européenne pour la Défense).

En 2016 un premier accord (MOU = Memorandum of Understanding) a été signé entre les Pays-Bas et le Luxembourg pour l'acquisition de 2 A330 MRTT. En 2017 cet accord est également signé par l'Allemagne et la Norvège, suivis par la Belgique en 2018. Au total 8 A330 MRTT seront acquis avec la possibilité de 3 appareils supplémentaires si d'autres pays souhaitent participer à ce programme. Les avions sont en fait acquis par une agence de l'OTAN (NSPA = NATO Support and

Spanje en Noorwegen. Tegelijkertijd werd het programma MMF (Multinational Multi-Role Tanker Transport Fleet) door het EDA (Europees Defensieagentschap geïnitieerd.

In 2016 werd een eerste akkoord (MOU = Memorandum of

Procurement Agency) et les pays participants investissent dans un certain nombre d'heures de vol par an. A l'heure actuelle, les heures de vol sont réparties comme suit : 5500 h pour l'Allemagne, 2000 h pour les Pays-Bas, 1000 h pour la Belgique, 200 h pour le Luxembourg et 100 h pour la Norvège.

Le nombre total d'heures pourrait passer à 12100 h. Cinq appareils seront opérés à partir d'Eindhoven, les trois autres à partir de Cologne. Pour les exploiter, des unités multinationales appelées MMU (Multinational MRTT Unit) seront créées aux deux endroits. Elles doivent être opérationnelles pour 2020. A Eindhoven cette MMU comptera 370 personnes dont maximum 39 belges à l'horizon 2024. L'effectif augmentera en fonction de la livraison des avions : 18 Belges en 2020 et 10 en plus en 2021. Ils seront mis en œuvre dans tous les domaines, autant les opérations (pilotes, personnel de cabine, renseignements), l'administration que



Understanding) getekend tussen Nederland en Luxemburg om twee A330 MRTT aan te schaffen. In 2017 wordt dit akkoord eveneens door Duitsland en Noorwegen getekend gevolgd door België in 2018. In totaal worden acht A330 MRTT aangeschaft en mogelijk drie bijkomende toestellen indien andere landen tot dit programma willen toetreden. De vliegtuigen worden eigenlijk door een agentschap van de NAVO aangeschaft (NSPA = NATO Support and Procurement Agency) en de deelnemende landen investeren in een aantal vlieguren per jaar. Op dit ogenblik worden de vlieguren als volgt verdeeld: 5500 u voor Duitsland, 2000 u voor Nederland, 1000 u voor België, 200 u voor Luxemburg en 100 u voor Noorwegen. Het totaal aantal vlieguren kan oplopen tot 12100 u.

Vijf toestellen zullen vanuit Eindhoven ingezet worden, de drie andere vanuit Keulen. Hiervoor worden in beide locaties multinationale eenheden gecreëerd genaamd MMU (Multinational MRTT Unit) die tegen begin 2020 operationeel moeten zijn. In Eindhoven zal deze MMU 370 man sterk zijn waarvan maximum 39 Belgen tegen 2024. De getalsterkte zal toenemen in functie van de levering van de vliegtuigen: 18 Belgen in 2020 en nog 10 man in 2021. Ze zullen in alle domeinen ingezet worden, zowel bij de operaties (piloten, cabinepersoneel, inlichtingen), de administratie als bij de maintenance.

Deze strategische vliegtuigen die onder de Nederlandse vlag zullen vliegen kunnen 40 ton in één trek vervoeren over een afstand van 4500 NM (8400 Km) of 20 ton over 6500 NM (12000 Km). Het zijn echte multi-role vliegtuigen die hun tankmissie tijdens de vlucht kunnen uitvoeren terwijl ze 267 passagiers en 120 m³ vracht in het ruim vervoeren. De cabine kan worden geconfigureerd om uitgerust te worden met 6 ICU's (Intensive Care Unit) om gestabiliseerde zwaargewonden te vervoeren en brancards voor licht gewonden. De vliegtuigen zullen geleverd worden volgens volgende schema: 3 in 2020, 2 in 2021, 2 in 2022 en de achtste in 2024.



la maintenance. Ces avions stratégiques, qui voleront sous bannière hollandaise, peuvent transporter 40 tonnes d'une traite sur une distance de 4500 NM (8400 Km) ou 20 tonnes sur 6500 NM (12000 Km). Ce sont de vrais avions multi-rôle qui peuvent exécuter leur mission de réapprovisionnement en vol



tout en transportant 267 passagers et 120 m³ de fret dans les soutes. La cabine peut être reconfigurée pour être équipée de 6 ICU (Intensive Care Unit) permettant de transporter des blessés graves stabilisés et de civières pour les blessés légers. Les avions seront livrés suivant le schéma suivant : 3 en 2020, 2 en 2021, 2 en 2022 et le huitième en 2024.

The future

HOME OF THE
A400M



The new building for the A400M.

The hangar will house three A400M

Kunsttentoonstelling in DAKOTA toteinde augustus

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 jusqu'au mois d'août

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!

