



# DAKOTA

*News*

**78**

Okt/Oct  
2019

## 75 years : D-Day



**New president for DAKOTA**



**A-380: a bridge too far?**

## In dit nummer:

## Dans ce numéro:



Blz 3  
Page 3

Voorwoord  
Editorial

Blz 4  
Page 4

Inside Dakota

Blz 8  
Page 8

Airbus A380: a bridge too far?

Blz 14  
Page 14

Onze nieuwe voorzitter : J. Lousberg  
Notre nouveau président : J. Lousberg

Blz 16  
Page 16

Staf Martens, de horlogemaker van de 15 Wing  
Staf Martens, l'horloger du 15 Wing

Blz 20  
Page 20

Atlas story, part 27

Blz 23  
Page 23

Geschiedenis van ons luchtmachtuniform  
Histoire de l'uniforme de la Force aérienne

Blz 25  
Page 25

De luchtcontrole bij het begin van de Luchtmacht  
Le contrôle aérien au début de la force aérienne

Blz 28

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](mailto: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](http://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](mailto: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](http://www.dakota15wing.be)

# Voorwoord



# Editorial

**I**n 2003 werd ik kort voor zijn overlijden door de stichter en voorzitter van de vzw Dakota, de kolonel vlieger o.r. Jo Huybens, gevraagd hem op te volgen als voorzitter van onze vereniging. De vraag kwam onverwacht maar gezien de omstandigheden beloofde ik hem om de vzw Dakota gedurende een jaar of twee in goede banen te leiden tot er een andere geschikte voorzitter zou gevonden worden.

Ondertussen zijn we in het jaar 2019 en ben ik een "oude" voorzitter geworden. In al die jaren hebben we samen met het bestuur en de vrijwillige medewerkers een hele weg afgelegd en mooie zaken gerealiseerd. Zo was er in 2005 de verhuis van onze zolder naar de vroegere mess onderofficieren waar we plots beschikten over een ontvangstruimte, een tentoonstellingszaal, een ruim lokaal voor onze archieven en twee burelen. Deze nieuwe accommodatie en het nieuwe museum werden plechtig geopend op 13 mei van dat jaar. Een titanenwerk was de digitalisering van onze archieven.

Na vier jaren intensief scannen was de klus geklaard en kon het opzoekingswerk in het documentatiecentrum veel sneller gebeuren. In 2009 komt de droom van onze stichter dichterbij als we in Oostende een te restaureren DC-3 aangeboden krijgen. Met steun van Defensie wordt het toestel naar Melsbroek gebracht en na restauratie door ons team vrijwilligers officieel ingehuldigd op 24 september 2015. Ook onze Dakota News heeft gedurende die jaren verschillende transformaties ondergaan om sinds 2016 volledig in kleurendruk uitgebracht te worden.

Dit zijn slechts enkele van de vele realisaties van de afgelopen vijftien jaar. Dit alles is te danken aan de vele medewerkers die zich steeds als team belangloos en met volle overtuiging ingezet hebben voor onze vereniging. Ik wens dan ook de bestuurders, effectieve leden, medewerkers, ereleden, sympathisanten en steunende leden van harte te bedanken voor hun medewerking en steun gedurende deze jaren, die voorbij gevlogen zijn.

Er is echter een tijd van komen en van gaan. Al in het voorjaar had ik aangekondigd dat ik mijn functie als voorzitter wenste op te geven en samen met het bestuur uit te kijken naar een opvolger. Er waren geen kandidaten binnen onze vereniging. Toch hebben we een kandidaat gevonden met volgens mij het perfecte profiel. En zo werd op de Buitengewone Algemene Vergadering van 29 juli 2019 de kolonel Vlieger b.d. Jacques Lousberg, oudgediende van de 15 Wing, op voorstel van het bestuur verkozen tot voorzitter van de vzw Dakota. Ik wens hem het allerbeste, veel succes en voldoening met zijn voorzitterschap. Wat mij betreft, wetende dat de vzw Dakota in zeer goede handen is, ik trek me terug in de schaduw.

René Hoeben

**P**eu avant son décès en 2003, le fondateur et président de l'asbl Dakota, le colonel aviateur Jo Huybens, me demanda de prendre sa succession. Cette question me surprit mais, étant donné les circonstances, je lui promis de prendre les rênes de son association pour un an ou deux, le temps de trouver un nouveau président.

Entretemps, nous sommes en 2019 et je suis devenu ce qu'il convient d'appeler un 'vieux' président. Durant toutes ces années, le conseil d'administration et les bénévoles ont parcouru un long chemin et obtenu de beaux résultats. En 2005, nous déménageons de notre grenier vers l'ancien mess des sous-officiers, disposant tout-à-coup d'une salle d'accueil, une salle d'exposition, un grand local pour nos archives et de deux bureaux. Ces nouveaux locaux furent officiellement inaugurés le 13 mai de cette même année.

La digitalisation de nos archives s'avéra un travail titanesque mais qui, après quatre ans de scanning intensif, permit d'accélérer et de faciliter les recherches dans le centre de documentation. En 2009, le rêve de notre fondateur se concrétisa lorsqu'à Ostende on nous propose un DC-3 à restaurer. Avec l'aide de la Défense, l'avion fut transféré à Melsbroek pour y être restauré par notre équipe de bénévoles et inauguré le 24 septembre 2015. Et n'oublions pas notre Dakota News qui, après de nombreuses adaptations tout au long des années, est désormais imprimé en couleurs depuis 2016.

Ceci n'est qu'un bref aperçu de ce qui fut réalisé durant ces quinze dernières années grâce à l'enthousiasme et l'altruisme de nos nombreux bénévoles travaillant en équipe au succès de notre association. Je profite de l'occasion pour remercier les administrateurs, membres effectifs, collaborateurs, membres d'honneur, sympathisants et membres adhérents pour leur coopération et soutien durant toutes ces années passées si rapidement.

Mais il y a un temps pour tout. En début d'année j'avais signalé vouloir remettre mon mandat de président et chercher un successeur avec le conseil d'administration. Ne trouvant pas de candidats au sein de notre association, nous avons identifié un homme qui pour moi répondait parfaitement au profil recherché. C'est ainsi que lors de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 29 juillet 2019 et sur proposition du conseil d'administration, le colonel aviateur e.r. Jacques Lousberg, ancien du 15 Wing, fut élu président de l'asbl Dakota. Je lui souhaite bonne chance et beaucoup de satisfaction et de succès dans sa nouvelle fonction. En ce qui me concerne, sachant que l'asbl Dakota est désormais en de bonnes mains, je me retire pour lui laisser la place.

René Hoeben



# Inside Dakota

Door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

## Activiteiten

Ondanks de stille periode in juli/augustus hebben wij sinds ons laatste clubblad toch een dozijn groepen ontvangen met +/- 350 bezoekers. Op maandag 27/05 twee groepen met 52 bezoekers, terzelfder tijd levering en klaarmaken voor verzending van onze DAKOTA News 77. Op donderdag 06/06 alweer twee groepen met een vijftigtal bezoekers, samen met Old Timers 15 Wing. Op donderdag 20/06 de jaarlijkse vergaderingen van AVIA goed voor +/- 30 deelnemers. Het record werd echter gebroken op donderdag avond 29/08 toen de vereniging Seviratus Aureus met een zeventigtal leden kwam luisteren naar een uitvoerige briefing door kolonel Vandenbussche over de toekomstplannen van Melsbroek en het Belgisch militair luchttransport. Die causerie werd gevolgd door een standing lunch geleverd door een "food truck", terwijl Hubert, Monica en Bart de dranken verzorgden.

## Onze nieuwe voorzitter

Onze voorzitter, Rene Hoeben had ons tijdens de statutaire algemene vergadering op 25 februari verwittigd dat hij zijn mandaat ter beschikking zou stellen vanaf juni 2019. Na zestien jaar voorzitterschap en de leeftijd van 80 jaar bereikt te hebben wenste hij het wat rustiger aan te doen. Hij beloofde toen ook om, samen met het bestuur en met respect voor onze statuten, te trachten een oplossing voor zijn opvolging uit te werken. Het lot was ons gunstig gezind toen de heer Jacques Lousberg, ex-15 Wing, bereid was zijn kandidatuur in te dienen. Tijdens de bijzondere algemene vergadering van 29 juli werd hij aanvaard als bestuurslid, en de daaropvolgende bestuursvergadering mandateerde hem unaniem als nieuwe voorzitter, en konden wij beginnen alle e-mailadressen, abonnementen, kredietkaarten en dergelijke naar hem over te dragen. Hij kreeg onmiddellijk



Par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

## Activités

Malgré la période de calme en juillet/août, depuis notre dernier Dakota News, nous avons reçu une douzaine de groupes avec +/- 350 visiteurs. Le lundi 27/05 deux groupes avec 52 visiteurs, en même temps que la livraison et la préparation pour l'envoi de notre DAKOTA News 77. Le jeudi 06/06 déjà deux groupes d'une cinquantaine de visiteurs, mais aussi les Old Timers du 15 Wing. Jeudi 20/06 les assemblées annuelles avec +/- 30 participants. Cependant, le record a été battu le jeudi soir 29/08 lorsque l'association Seviratus Aureus, avec environ soixante-dix membres, est venue écouter un briefing par le colonel Vandenbussche sur les plans futurs de Melsbroek et le transport aérien militaire belge. Cette causerie a été suivie d'un « walking dinner » préparé par un « food truck », pendant qu'Hubert, Monica et Bart s'occupaient des boissons.

## Notre nouveau président

Notre président, René Hoeben, nous avait informés lors de l'assemblée générale statutaire du 25 février qu'il rendrait son mandat disponible à partir de juin 2019. Après seize ans de présidence et après avoir atteint l'âge de 80 ans, il souhaitait prendre les choses un peu plus calmement. En même temps, il a promis d'essayer de trouver une solution pour sa succession, en collaboration avec le conseil et dans le respect de nos statuts. Le destin nous a été favorable lorsque M. Jacques Lousberg, aussi un ancien du 15 Wing, a bien voulu présenter sa candidature. Lors de l'assemblée générale extraordinaire du 29 juillet, il a été accepté comme administrateur et le conseil d'administration suivant l'a nommé à l'unanimité comme nouveau président. Nous n'avons pas tardé à lui transférer toutes les adresses e-mail, abonnements, cartes de crédit, etc. Il a immédiatement reçu quelques dossiers importants à suivre : C-130 (avion, cockpit, queue), Da-

enkele belangrijke op te volgen dossiers op zijn bord: C-130 (vliegtuig, cockpit, staart), Da-900, kuisen/schilderen van onze vliegtuigen, onkruidbestrijding, aanpassing van onze statuten aan nieuwe situatie en wetgeving, enz...

### BBQ "onder de vleugel"

Op maandag 19 augustus vond de traditionele BBQ voor onze effectieve leden en vrijwilligers met hun echtgenotes/partners plaats. Naast het commando van het 15 Wing waren ook enkele sympathisanten uitgenodigd. Onder de genodigden verwelkomde wij generaal M. Mandl, de generaal b.d. W. De Brouwer, vice-voorzitter van de "Vieilles Tiges" (VTB) en kolonel vlieger Frank Vandebussche de nieuwe bevelhebber van de 15 Wing. Het was prachtig zomerweer! Georges en Wilfried zorgden in no time voor perfecte vuren dankzij de zakken dennennappels en uitstekende houtskool die Jean geleverd had. Zij hadden zich als volleerde grillmasters in uniform gestoken, wetend dat het welslagen van deze BBQ grotendeels van hen zou afhangen, vermits Jos deze keer ook andere verplichtingen had. Tijdens de receptie genoten wij van de erg gesmaakte hapjes, zoals steeds overvloedig klaar gemaakt door enkele dames. Norbert Niels smeerde onze droge kelen met zijn bekende "bubbles", en vond tussendoor nog tijd om een fotoreportage te maken waarvan u hierbij een staaltje ziet. Op het afgesproken moment verwelkomde Rene Hoeben voor een laatste maal de genodigden en stelde kort zijn



opvolger Jacques Lousberg voor, die iedereen vriendelijk uitnodigde om rechtstreeks aan tafel te gaan. Zodra iedereen gezeten was overschreed Jos Ackermans royaal de hem toegestane spreektijd om de realisaties van onze afscheidnemende voorzitter "kort" op te sommen en al onze vrijwilligers hartelijk te danken voor hun belangloze inzet. Hij zette ook de echtgenote van de voorzitter in de bloemetjes, en bedankte ter zelfder tijd alle echtgenotes/partners voor hun steun en flexibiliteit. Hij vroeg en kreeg een daverend applaus voor al die verwezenlijkingen van onze ganse groep vrijwilligers. Ondertussen was het vlees perfect gegaard en konden de genodigden zich bedienen aan het uitgebreid groenten assortiment, zoals steeds voorbereid door de Mess. De sfeer was heel gezellig... Velen schoven een tweede (of waarom niet een derde) keer aan het buffet aan.

900, nettoyage/peinture de nos avions, lutte contre les mauvaises herbes, adaptation de nos statuts aux nouvelles situations et législations, etc...

### BBQ «sous les ailes»

Le lundi 19 août a eu lieu le traditionnel BBQ pour nos membres effectifs et nos bénévoles avec leurs conjoints/partenaires. En plus du commandement du 15 Wing, quelques sympathisants avaient également été invités.



Ainsi, nous avons accueilli le général M. Mandl, le général W. De Brouwer, vice-président des «Vieilles Tiges» (VTB) et le colonel aviateur Frank Vandebussche le nouveau commandement du 15 Wing. Le temps était splendide ! Georges et Wilfried ont allumé des feux parfaits en un rien de temps grâce aux sacs de pommes de pin et à l'excellent charbon de bois que Jean avait livré. Ils s'étaient mis en uniforme en tant que maîtres cuisiniers accomplis, sachant que le succès de ce barbecue dépendait largement d'eux puisque cette fois, Jos avait aussi d'autres obligations. Pendant la réception, nous avons apprécié les amuse-gueules très savoureux, comme toujours abondamment préparés par quelques dames. Norbert Niels nous a de nouveau régalié avec ses fameuses «bulles», pendant qu'il trouvait encore le temps de faire un





Zoals elk jaar verfriste "No<sup>2</sup>" ons nog met een erg smakelijke artisaan gedraaide ijskroom in krokante hoorntjes en begon de "exodus". Gelukkig waren er enkele brave zielen die Hubert, Monica, Bart en Thierry hielpen bij het opruimen en afwassen van het slagveld, zodat wij op donderdag 22 augustus alle geleende materiaal proper terug konden leveren aan de Mess en andere eigenaars.

### Restore

Blijkbaar is er toch nog hoop dat een van onze C-130's een plaats zou vinden op de airside van de 15 Wing. Er zou hierover een contact geweest zijn tussen het War



Heritage Institute en de minister van Defensie. Afwachten maar. Het uniek beschilderde verticale staartvlak van de CH-10 werd ons wel beloofd, en er komen al meer en meer instrumenten en onderdelen toe die voorlopig door het Restore Team opgeslagen worden. Als de DASSAULT Falcon 900 geen koper hopen we deze te recupereren en met de hulp van 15 Wing en het "hoger niveau" ergens in het kwartier Groenveld te kunnen ten toon stellen. De modaliteiten voor de sponsoring van het kuiscontract en eventueel schilderen van onze C-119 werden gedetailleerd besproken met de heer Paul Buyse die de opvolging van deze contracten verzekert. Na opeenvolgende regenvlagen en hittegolven heeft het Restore Team eindelijk het schilderen van onze Pembroke kunnen aanvatten! Hopelijk blijven de weergoden onze vrijwilligers gunstig gestemd zodat de detailafwerking spoedig kan volgen.

reportage-photo dont vous pouvez voir un échantillon ici. A l'heure convenue, René Hoeben souhaita pour la dernière fois la bienvenue aux invités et présenta brièvement son successeur, Jacques Lousberg, qui invita tout le monde à s'asseoir directement à table. Dès que tout le monde était assis, Jos Ackermans a généreusement dépassé le temps de parole qui lui était alloué pour « brièvement » énumérer les réalisations de notre président sortant et pour remercier tous nos bénévoles pour leurs efforts désintéressés. Il a également rendu hommage à l'épouse du président, tout en remerciant toutes les épouses/partenaires de nos volontaires pour leur soutien et leur souplesse. A sa demande, des applaudissements retentissants ont éclaté pour féliciter l'ensemble de notre groupe de bénévoles pour toutes leurs réalisations. Pendant ce temps, la viande étaient parfaitement cuites et les invités pouvaient commencer à se servir au large choix de légumes, comme toujours préparés par le Mess. L'ambiance était très amicale... Beaucoup de convives ont rejoint le buffet une deuxième (et pourquoi pas une troisième) fois. Comme chaque année «No<sup>2</sup>» nous a rafraîchi avec une glace artisanale dans des cornets croustillants et l'«exode» a commencée. Heureusement, de bonnes âmes ont aidé Hubert, Monica, Bart et Thierry à desservir et à nettoyer le champ de bataille, de sorte que le jeudi 22 août, nous avons pu retourner proprement tout le matériel emprunté au Mess et aux autres propriétaires.

### Restore

Apparemment, il y a encore de l'espoir qu'un de nos C-130 trouvera sa place du côté aérodrome du 15 Wing. Il y aurait eu un contact entre le War Heritage Institute et Le ministre de la Défense à ce sujet. Attendons la suite. L'empennage vertical du Ch-10, avec sa peinture unique, nous a été promis, et de plus en plus d'instruments et d'éléments nous arrivent qui sont temporairement stockés par l'équipe de restauration dans des locaux supplémentaires qui sont devenues disponibles au Quartier Groenveld. Nous espérons pouvoir récupérer le DASSAULT Falcon 900 - qui a volé moins longtemps mais qui est aussi arrivé en fin de carrière - et, avec l'aide du 15 Wing et du «niveau supérieur», pouvoir l'exposer quelque part dans le quartier. Les modalités de parrainage du contrat de nettoyage et de l'éventuelle peinture de notre C-119 ont été discutées en détail avec M. Paul Buyse qui assure le suivi de ces contrats. Après des vagues de pluies et de chaleur successives, l'équipe de restauration a enfin pu commencer à peindre notre Pembroke ! Espérons que les dieux de la météo resteront favorables à nos volontaires





Door het verbod onkruidverdelgers te gebruiken is het proper houden van onze Square Dewit een zeer moeilijke opdracht. Wij bestuderen andere oplossingen (o.a. gasbranders) maar onze nieuwe voorzitter heeft vooral goede hoop dat onze zone zal ingelast kunnen worden in het geplande groendienstcontract van de 15 Wing.

#### DAKOTA dankt:

**Rik De Baets** (ADC b.d. van de Luchtmacht): Hij schonk werken voor onze bibliotheek: "Geschiedenis van de Luchtvaart" in 24 delen uitgegeven tussen 1960 en 1970, "Wings of Fame" in 20 delen uitgegeven in de USA tussen 1995 en 2000, "Vliegtuigen van de Wereld" in 4 delen uitgegeven in 1995, en vijf jaargangen (1985-1990) van het tijdschrift "Airplane".

**Jacques Lousberg** (Kol VI b.d. van de Luchtmacht): Hij bezorgde ons een reusachtige foto van de "glass cockpit" waarmee de C-130's van het 20 Smd werden uitgerust. Hij was op de Staf van de Luchtmacht de projectofficier van dit programma dat werd uitgevoerd door SABENA-Technics.

et que les dernières touches puissent suivre bientôt. En interdisant l'utilisation d'herbicides, maintenir la propreté de notre Square Dewit devient une tâche très difficile. Nous étudions d'autres solutions (p. ex. brûleurs à gaz), mais notre nouveau président a surtout espoir que notre zone sera incluse dans le contrat d'entretien écologique prévu pour le 15 Wing.

#### DAKOTA remercie :

**Rik De Baets** (ADC h.s. de la FAé) : qui a fait don d'ouvrages pour notre bibliothèque : "Geschiedenis van de Luchtvaart" en 24 volumes publiés entre 1960 et 1970, «Wings of Fame» en 20 volumes publiés aux Etats-Unis entre 1995 et 2000, "Vliegtuigen van de Wereld" en 4 volumes publiés en 1995, et cinq millésimes (1985-1990) du magazine «Airplane».

**Jacques Lousberg** (Col Avi h.s. de la Faé) : qui nous a fourni une énorme photographie du «glass cockpit» dont les C-130 de la 20 Esc ont été équipés. A l'état-major de la FAé, il était le « project officer » de ce programme qui a été réalisé par SABENA-Technics.

**Vergeet niet tijdig te reageren op de uitnodiging voor onze Breugel maaltijd op 11 oktober die bij onze DAKOTA News 77 gevoegd was.**

**N'oubliez pas de répondre à temps l'invitation pour notre repas Breugel du 11 octobre qui a été joint au DAKOTA News 77.**



Als herinnering aan de 75e verjaardag van de bevrijding na de 2e wereldoorlog richt het War heritage Institute (Legermuseum) een ganse reeks evenementen in. De aankondiging en het programma hiervan vinden de geïnteresseerden op [www.belgiumremembers44-45.be](http://www.belgiumremembers44-45.be).

Pour commémorer le 75e anniversaire de la libération après la Seconde Guerre mondiale, le War heritage Institute (Musée de l'Armée) organise toute une série d'événements. Les intéressés en trouveront l'annonce et le programme sur [www.belgiumremembers44-45.be](http://www.belgiumremembers44-45.be).



Door Wilfried De Brouwer – VTB Magazine

**Zoals sommigen onder u waarschijnlijk gelezen hebben in de kranten besliste Airbus in februari 2019 om definitief de productie te staken van de A380. Wat was er aan de hand?**

**Toevallig ontmoette ons Dakota-lid Wilfried De Brouwer van het "VTB Magazine", uitgegeven door de Vieilles Tiges, onze nieuwe voorzitter Jacques Lousberg in onze vereniging tijdens een bijeenkomst van de Old Timers. Jacques had zopas zijn pensioen genomen als boordcommandant van de A380 en was bereid over zijn ervaringen met dat vliegtuig te praten voor hun tijdschrift. Met Dakota News konden we niet achterblijven en snel werd een akkoord bereikt om het artikel in beide magazines te publiceren. Met dank aan Wilfried De Brouwer.**

**O**p 26 oktober 2017 heeft Patrick De Roeck ons een uitstekende conferentie gegeven over het gebruik van de A380 in de Emirates. Patrick was er één van de allereerste captains op dit prachtig vliegtuig en vertelde ons met veel enthousiasme over zijn ervaringen, niet enkel als piloot, maar ook als « instructor en type rate examiner ». Hij was overtuigend; de A380 had een dimensie toegevoegd aan de burgerluchtvaart; meer dan 500 passagiers comfortabel vervoeren in één vlucht... een ware kentering.

Maar toch waren er donkere wolken aan de horizon. De bestellingen liepen niet zoals verhoopt. Reeds in decem-

Par Wilfried De Brouwer – VTB Magazine

**Comme certains d'entre vous l'ont peut-être lu dans les journaux, Airbus a décidé en février 2019 d'arrêter définitivement la production de l'A380. Qu'est-ce qui s'est passé?**

**Notre membre dakota Wilfried De Brouwer du «VTB Magazine», publié par les Vieilles Tiges, a rencontré par hasard notre nouveau président Jacques Lousberg dans nos installations lors d'une réunion des anciens. Jacques venait de prendre sa retraite en tant que commandant de bord l'A380 et était prêt à parler de ses expériences sur cet avion pour leur magazine. Nous ne pouvions pas être en reste dans notre Dakota News et très vite un accord a été conclu afin de publier l'article dans les deux magazines. Avec nos remerciements à Wilfried De Brouwer.**

**L**e 26 octobre 2017, Patrick De Roeck nous a donné une excellente conférence sur l'exploitation de l'A380 dans les Emirats. Patrick est un des tout premiers commandants de bord sur ce superbe appareil. Il nous a fait part avec beaucoup d'enthousiasme de son expérience, non seulement comme pilote, mais également comme « instructor & type rate examiner ». Il était convainquant ; l'A380 a apporté une dimension nouvelle à l'aviation civile ; transporter plus de 500 passagers en un seul vol... un vrai challenge !

Malgré cela, des nuages menaçants apparaissaient à l'horizon.



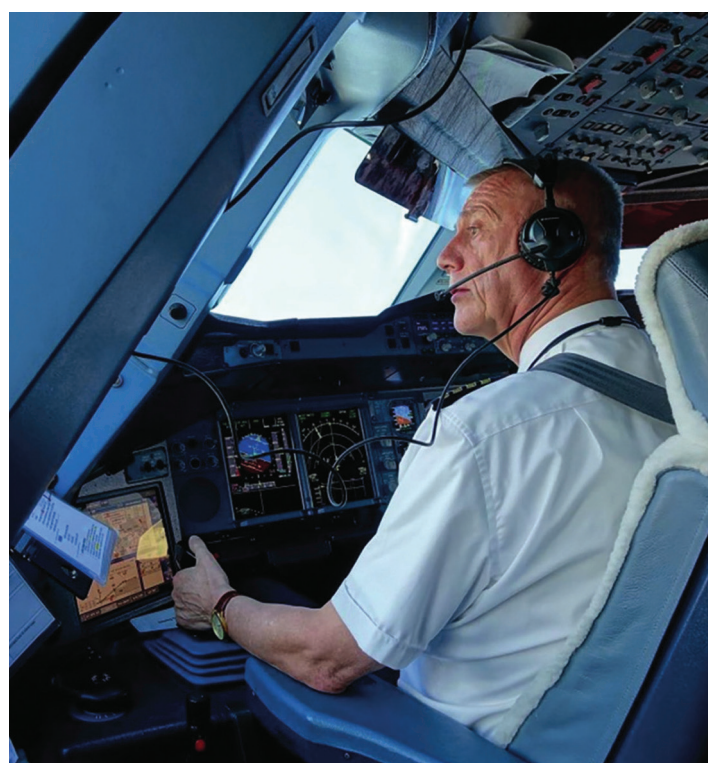
ber 2014 kondigde Airbus aan dat ze dat jaar geen nieuwe klanten voor het toestel had gevonden. Bovendien werd een aantal eerdere bestellingen geannuleerd en in juli 2016 besloot Airbus de productie van de A380 te halveren tot 12 per jaar. Einde mei 2018 had Airbus in totaal 227 toestellen afgeleverd en stonden er nog 104 op het orderboek. Maar Emirates, de allergrootste klant, besliste toen haar bestellingen te wijzigen en gedeeltelijk over te schakelen naar kleinere toestellen. Dit was de druppel die het vat deed overlopen en Airbus besliste in februari 2019 om definitief de productie te staken. De laatste levering is voorzien in 2021 en er worden nog slechts 17 toestellen geproduceerd. Een koude douche, niet enkel voor de maatschappij, maar ook voor de luchtvaartwereld.

**Ons VTB-lid Patrick Anspach uitte zijn mening in l’Echo van 15 februari 2019. Hieronder een paar hoofdlijnen van zijn betoog**

“Het concept was gericht op de opvang van de groei van het luchtverkeer door vliegtuigen in te zetten met een grotere capaciteit om het aantal bewegingen te verminderen. Zowel in de vlieghaven als in het luchtruim neemt één vliegtuig met 500 passagiers minder plaats in dan twee vliegtuigen met elk 250 zitplaatsen. Echter, een mastodont zoals de A380 kan enkel rendabel ingezet worden op druk bezette trajecten naar belangrijke vlieghavens terwijl de langeafstand tweemotorige toestellen met minder capaciteit kleinere vlieghavens kunnen aandoen. Dit blijkt de voorkeur te zijn van heel wat passagiers. Deze langeafstand tweemotorige toestellen van de nieuwe generatie hebben vandaag een indrukwekkende actieradius, zoals London-Perth met een Quantas Boeing 787.”

Patrick stelt de vraag of het concept A380 een mislukking was. Zijn antwoord is neen.

“Op industrieel vlak heeft Airbus bewezen dat het even goed, zelfs beter kon dan Boeing. Goed voor het imago van de Europese constructeur, die nu ook zijn cliënten een ruime keuzemogelijkheid biedt binnen één vliegtuigfamilie. Bovendien heeft Airbus met de A380 het monopolie van de



Les commandes ne suivent pas comme espéré. Déjà en décembre 2014, Airbus annonce qu’il n’a pas trouvé de nouveaux clients pour l’appareil. Par ailleurs, un certain nombre de commandes sont annulées et en juillet 2016, Airbus décide de réduire de moitié la production de l’A380, soit douze appareils par an. Fin mai 2018, Airbus a au total livré 227 appareils et 104 autres A380 figurent encore au carnet de commandes.

Mais à ce moment, les Emirats, le plus gros client, décident de modifier leurs commandes et de passer partiellement vers de plus petits appareils. C’est la goutte qui fait déborder le vase. En février 2019, Airbus décide de mettre définitivement fin à la production. La dernière livraison est prévue en 2021 et il ne reste que 17 appareils à produire. Une douche froide, non seulement pour la compagnie mais également pour le monde de l’aéronautique.

**Notre membre VTB, Patrick Anspach, a donné son avis sur la question dans le journal l’Écho du 15 février 2019. Ci-après, quelques grandes lignes de son propos**

« L’idée était de compenser la croissance du trafic aérien par la mise en ligne d’avions de grande capacité, pour limiter l’augmentation du nombre de mouvements. Dans un aéroport et dans l’espace aérien, un avion de 500 passagers prend moins de place que deux de 250 sièges. D’un autre côté, un A380 ne trouve sa rentabilité que sur des lignes à haute fréquentation, tandis que des long-courriers biréacteurs de plus faible capacité peuvent s’avérer rentables pour des liaisons entre aéroports de deuxième niveau, mais avec des lignes directes sans escale, ce que souhaitent toujours les voyageurs. Or ces biréacteurs de nouvelle génération ont aujourd’hui des rayons d’action impressionnants, comme le Londres-Perth de Quantas en Boeing 787. »

Patrick pose la question de savoir si le concept de l’A380 est un échec. Sa réponse est négative.

« D’un point de vue industriel, Airbus a prouvé pouvoir faire aussi bien, sinon mieux, que le Boeing 747. Un bon point pour l’image du constructeur européen, mais aussi la preuve que les clients avaient désormais le choix dans une famille d’avion. De plus, en lançant l’A380, Airbus a brisé le monopole du Boeing 747 qui, vendu à très haut prix, avait permis d’offrir les plus petits avions de la gamme, tels les B737, à des tarifs à la limite de la rentabilité et, en tout cas, de concurrencer fortement Airbus sur le marché des monocouloirs.

Avec les progrès réalisés en matière de motorisation - on en est à des certifications ETOPS 330, c’est-à-dire avec une autonomie de 5 heures et 30 minutes sur un seul moteur -, les triréacteurs styles DC-10 ou TriStar et les quadriréacteurs comme les A340,

Boeing 747 doorbroken. Dankzij zijn hogere prijs categorie liet dit vliegtuig toe om kleinere vliegtuigen zoals de B737 aan nauwelijks rendabele prijzen aan te bieden en zodoende Airbus het vuur aan de schenen te leggen op de markt van de vliegtuigen met één gangpad. Met de vooruitgang in de motorenconstructie - we zijn nu aan het ETOPS 330 certificaat, dit is een autonomie van 5.30 u op één motor - lijken vliegtuigen met drie motoren, zoals de DC10 of Tristar en de viermotorige "wide-bodies" zoals de A340, A380 en ook de B747 voorbijgestreefd. Vandaar hun beperkte bijval. Het luchtruim is aan de B777, B787 of A350."

En toch, de A380 is een fenomenaal vliegtuig, een sprong vooruit in de luchtvaarttechnologie. Het is ontvondend dat, net zoals de Concorde, dergelijke toestellen uit de omloop moeten verdwijnen. Hebben de ontwerpers te ver gemikt? A bridge too far?

## We vroegen het aan Jacques Lousberg, die pas op pensioen is

*VTB. U was Captain op A310 in de LuM toen u overstapte naar de Emirates. We veronderstellen dat u daar op hetzelfde type hebt verder gevlogen?*

Dat is juist. Mijn laatste functie bij Defensie voor mijn



pensioen was Comd MTCC (Movement & Transport Control Center) in de schoot van de destijds eengemaakte defensiestaf. Bijkomend deed ik mijn luchtvaartprestaties als boordcommandant A310 in het 21<sup>ste</sup> Smd van de 15W LuTpt. Begin 2005 heb ik, meer bij wijze van test, gesolliciteerd voor een functie Captain A310 bij Emirates. Zij zochten piloten voor hun A310-300F cargovloot. Ik was toen 3 jaar verwijderd van de wettelijke pensioenleeftijd maar had reeds voldoende pensioenrechten opgebouwd.

In april 2005 bood Emirates mij dan een contract aan als "direct entry Captain A310" op basis van mijn militaire loopbaan. Ik vloog de A310 bij hen als gezagvoerder op de lijn en als TRE (Type Rating Examiner) tot einde 2008.

*VTB. Hoe bent u uiteindelijk op A380 terecht gekomen? U was toen niet meer van de jongsten; hebt u moeten aandringen?*

Als gevolg van de grote financiële crisis van 2008 besliste de maatschappij einde dat jaar de A310's uit dienst te nemen. Alle A310 vliegers, behalve de

A380, voire B747, paraissent désormais dépassés. D'où leur peu d'attrait. La place est aux B777, B787 ou A350. »

Malgré tout, l'A380 est un appareil hors norme, un saut en avant dans la technologie aéronautique. Il est édifiant de constater que tout comme ce fut le cas pour le Concorde, de tels appareils doivent disparaître. Les designers ont-ils visé trop loin ... a bridge too far ???

## Nous avons posé la question à Jacques Lousberg qui vient d'être pensionné

*VTB. Vous étiez Captain sur A310 à la FAé lorsque vous êtes parti aux Émirats. Nous supposons que là vous avez continué à voler sur le même type d'avion?*

C'est exact. Ma dernière fonction à la Défense, avant ma pension, a été Comd MTCC (Movement & Transport Control Center) au sein de l'état-major unifié de l'époque. De plus, j'effectuais mes prestations aéronautiques comme commandant de bord sur A310 à la 21<sup>e</sup> Esc du 15 W TptAé. Début 2005, un peu en guise d'essais, j'ai sollicité un poste de Capt d'A310 aux Émirats. Ils recherchaient des pilotes pour leur flotte d'A310-300F cargo. J'étais alors à trois ans de ma retraite légale mais j'avais déjà accumulé suffisamment de droits à la pension.

En avril 2005, les Émirats m'offrent alors un contrat de « direct entry Capt A310 » sur base de ma carrière militaire. J'ai volé l'A310 chez eux comme commandant de bord et en tant que TRE (Type Rating Examiner) jusqu'à la fin 2008.

*Comment avez-vous finalement abouti sur A380 ? Vous n'étiez alors pas des plus jeunes ! Avez-vous dû insister ?*

Comme conséquence de la grande crise financière de 2008, la compagnie a décidé de retirer de service l'A310 en fin de cette année. Tous les pilotes d'A310 ont été réorientés vers la flotte de B777. Tous les moniteurs ont été placés sur la flotte Airbus.

Dans une première phase, j'ai volé comme line Capt sur A330-200. Après un peu d'expérience sur ce FBW (Fly By Wire), j'ai été lâché sur A340-300 et A340-500 avec un training CCQ (Cross Cockpit Qualification). La vie sur la ligne me plaisait tant que je ne suis pas retourné au Département Training. Les routes volées m'amenaient en Europe, en Afrique, dans le sous-continent, en Asie du Sud-est et en Chine.

Entretemps, l'entreprise a également commencé à éliminer sa flotte d'A330/340 et celle d'A380 s'est développée. Quelques mois avant mon 60<sup>e</sup> anniversaire, en 2014, j'ai été désigné pour un cours de conversion sur A380.

*VTB. Y a-t-il une grande différence de pilotage entre l'A380 et les types précédents ?*

La conversion depuis la flotte A330/340 vers l'A380 s'opérait également via un programme CCQ. C'était un cours fortement condensé basé sur l'expérience Airbus FBW déjà acquise. Il comprend un «computer based aircraft systems and procedures training», cinq sessions de simulateur de quatre heures suivies par un «type rating check» sur simulateur et un « zero flight time handling and crosswind training ». La conversion se terminait par un court line training avec un vol vers l'Europe, vers l'Asie, vers l'Australie et vers l'Amérique du Nord via le Pôle Nord.

Les techniques de pilotage de l'avion ne sont pas fort

instructeurs, werden geheroriënteerd naar de B777 vloot. Deze laatste werden op de Airbus vloot geplaatst.

In een eerste fase vloog ik als line Capt op de A330-200. Na een jaar ervaring op deze FBW (Fly By Wire) werd ik met een CCQ (Cross Cockpit Qualification) training gelost op de A340-300 en de A340-500. Het leven op de lijn beviel me dermate dat ik uiteindelijk niet naar het Training Department ben teruggekeerd. De routes die ik vloog brachten me naar Europa, Afrika, het Sub-continent, Zuidoost-Azië en China.

Intussen begon het bedrijf ook de A330/340 vloot uit te faseren en groeide de A380 vloot. Enkele maanden voor mijn 60<sup>ste</sup> verjaardag in 2014 werd ik aangeduid voor een conversie cursus op A380.

*VTB. Is er een groot verschil in besturing tussen de A380 en de vorige types?*

De conversie vanuit de A330/340 vloot naar de A380 gebeurde eveneens met een CCQ programma. Het was een sterk ingekorte cursus op basis van eerder opgedane Airbus FBW ervaring. Ze omvat een "computer based aircraft systems and procedures training", vijf simulator sessies van vier uur gevolgd door een type rating check op de simulator en een "zero flight time handling and crosswind training". De conversie werd afgesloten met een korte line training met een vlucht naar Europa, naar Azië, naar Australië en naar Noord-Amerika via de Noordpool.

De pilotagetechnieken van het toestel zijn niet erg verschillend van deze op de A330/340 series. De ooghoogte in de cockpit is niet beduidend hoger en de verschillen in FBW logica zijn transparant. "It's a pilot's aeroplane".



Als we over merkbare verschillen bij de besturing moeten praten denken we vooral aan de manoeuvres op de grond. Er zijn zeer weinig luchthavens in de wereld waar geen beperkingen voor de A380 in voege zijn. De enorme afmetingen van het toestel maken eveneens veel luchthavens ongeschikt voor het vliegtuig. De A380-operatoren vangen dit op door voor elke route "approved alternate and contingency airports" te plannen. Daarvoor worden de nodige onderzoeken gedaan en afspraken met de lokale autoriteiten gemaakt. Alle beperkingen worden aan de hand van kaarten en met tekst en uitleg in de vluchtinformatie beschikbaar gesteld.

Eenmaal op de startbaan voor het opstijgen, in vlucht of bij



différentes de celles de la série A330/340. Le niveau des yeux dans le cockpit n'est pas significativement plus élevé et les différences dans la logique FBW sont transparentes. « It's a pilot's aeroplane ».

Si nous voulons parler de différences notables de contrôle, nous pensons surtout aux manoeuvres au sol. Il y a très peu d'aéroports dans le monde sans limitations effectives pour l'A380. Les dimensions énormes de l'appareil rendent aussi beaucoup d'aéroports inadaptés pour l'avion. Les opérateurs d'A380 en tiennent compte en planifiant pour chaque route des «approved alternate and contingency airport». Pour cela les prospections nécessaires sont effectuées et des accords conclus avec les autorités locales. Toutes les limitations sont mises à disposition à l'aide de cartes et de textes explicatifs dans les informations de vol.

Une fois sur la piste pour le décollage, en vol ou à l'atterrissage, l'A380 est un avion comme les autres. J'ose dire qu'il peut se piloter comme un C-130H. De plus, les redondances dans les systèmes sont telles qu'il est pratiquement impossible d'arriver à des situations vraiment critiques à cause de problèmes techniques. L'appareil est à juste titre un symbole de l'ingéniosité de la technologie occidentale et plus particulièrement européenne.

*VTB. Voliez-vous souvent « full house » ? Le nombre de passagers ne pose-t-il aucun problème ?*

Oui, les vols vers l'Amérique du Nord et l'Australie sont généralement bien remplis. De même, les grandes capitales européennes et quelques destinations asiatiques le sont également.

L'appareil est très populaire auprès de la clientèle. Les cabines des trois classes offrent un confort exceptionnel et le niveau de bruit durant le vol se situe beaucoup plus bas que dans d'autres appareils. Même la classe économique offre pour les jambes un espace notablement plus important que ce qui est courant pour les autres longs courriers. Les suites et les «shower spa» dans les cabines de première classe n'ont pas leur pareil.

Les passagers volent donc très souvent et volontiers avec l'A380, même si cela signifie un détour sur leur itinéraire ou si des vols directs vers leur destination leur sont offerts.

*VTB. Le Cabin crew management est indubitablement une tâche importante. Le Capitain y est-il impliqué ?*

de landing is de A380 een vliegtuig zoals elk ander. Ik durf te stellen dat je het zoals een C-130H kan vliegen. Bijkomend zijn de redundancies in de systemen dermate dat het haast onmogelijk is om met technische problemen in echt benarde situaties terecht te komen. Het toestel staat terecht symbool voor Westers en meer bepaald Europees vernuft en technologie.

*VTB. Vlogen jullie vaak met "full house", stelt het aantal passagiers geen problemen?*

Toch wel! De routes op Noord-Amerika en Australië zitten over het algemeen goed vol. Ook de grote Europese hoofdsteden en sommige Aziatische bestemming doen het vrij goed.

Het toestel is erg populair bij het cliënteel. De cabines in de drie klassen bieden een uitzonderlijk comfort en het geluidsniveau tijdens de vlucht ligt veel lager dan in andere toestellen. Zelfs economy class biedt een beenruimte die beduidend meer is dan wat courant is op andere types vliegtuigen voor de lange afstand. De suites en de "shower spa" in de eerste klas cabine kennen hun vergelijk niet.

Passagiers vlogen dus zeer dikwijls en graag met de A380, zelfs indien dit een omweg op hun reisroute betekende of indien er directe vluchten naar hun plaats van bestemming aangeboden werden.

*VTB. Cabin crew management is ongetwijfeld een belangrijke taak. Wordt de captain daar ook in betrokken?*

Elk bemanningslid staat onder de autoriteit van de gezagvoerder. Dit geldt trouwens ook voor alle passagiers. Een standaard bemanning omvat, afhankelijk van de duur van de vlucht, twee, drie of vier piloten en 24 tot 26 cabin crew. Het complement cabin crew bestaat uit een purser, drie cabin supervisors, 18 of 20 flight attendants en een of twee cabin service assistants. Deze laatste zijn in het bijzonder verantwoordelijk voor de netheid in de spa's en de toiletten.

Algemeen verliep de werking aan boord binnen de bemanning vrij soepel en goed. De taakverdeling was gekend en duidelijk. Problemen binnen de bemanning vonden meestal hun oorsprong in de bedrijfscultuur of in de multinationale samenstelling van de bemanning. Een ploeg kon samengesteld zijn uit tot 20 verschillende nationaliteiten uit verschillende continenten met elk hun gevoeligheden. Wat voor de ene een grap was kon voor de andere een belediging zijn met alle gevolgen van dien. Waar assertiviteit voor Aziatisch personeel moeilijk lag moest het bij mensen uit een andere regio ingetoomd worden, enz...

De voertaal aan boord in een dergelijke multinationale omgeving was uiteraard het Engels. Elke nationaliteit had daarbij wel een eigen tongval maar dat stelde meestal geen probleem, behalve dan bij het personeel uit de Commonwealth landen. Het viel me steeds weer op hoe de meerderheid het eigen dialect in de communicatie gebruikte, de standaard taal (Queen's English) niet machtig was of niet wilde aanwenden, en ook weinig inspanning deed om zich duidelijk verstaanbaar te maken naar de niet-Engelstaligen. De grote meerderheid onder hen was ook geen enkele andere taal machtig.

*Zijn uw ervaringen positief of vindt u dat de functie van captain op A380 veeleisender is dan op kleinere types?*

Chaque membre de l'équipage se trouve sous l'autorité du commandant de bord. Cela vaut également pour tous les passagers. Un équipage standard compte, selon la durée du vol, deux, trois ou quatre pilotes et 24 à 26 personnels de cabine. L'équipage de cabine est composé d'un commissaire de bord, de trois chefs de cabine, de 18 ou 20 agents de bord et d'un ou deux assistants de service de cabine. Ces derniers sont plus particulièrement responsables de la propreté dans les spas et les toilettes.

En général, le travail à bord au sein de l'équipage se passe bien et sagement. La répartition des tâches est connue et claire. Les problèmes de l'équipage trouvent habituellement leur origine dans la culture de l'entreprise ou dans la composition multinationale de l'équipage. Une équipe peut compter jusqu'à 20 nationalités différentes provenant de continents différents avec des sensibilités propres. Ce qui est une blague pour l'un peut être une insulte pour l'autre avec toutes les conséquences que cela comporte. Là où l'affirmation de soi est difficile pour le personnel asiatique, il faut la brider chez des gens originaires d'autres régions, etc.

La langue officielle à bord dans un tel environnement multinational est évidemment l'anglais. Chaque nationalité a bien sûr en plus son propre accent, cela ne pose généralement pas de problème, sauf pour le personnel des pays du Commonwealth. J'ai été frappé par le fait que la majorité d'entre eux utilisent leur propre dialecte pour communiquer, que la langue standard (Queen's English) n'est pas maîtrisée ou ne veut pas être utilisée, et qu'ils font peu d'efforts pour se faire comprendre clairement par les non anglophones. La grande majorité d'entre eux ne parle d'ailleurs aucune autre langue.

*VTB. Vos expériences sont-elles positives ou pensez-vous que la fonction de Captain sur A380 est plus exigeante que sur les petits appareils ?*

En général je trouve l'expérience très positive et en soi pas fort différente de celle par exemple sur A340-500.

À bien des égards, j'ai trouvé la tâche de commandant de bord sur A380, où tout est préparé et planifié pour vous, beaucoup plus simple que celle des missions que nous faisons à l'époque dans l'ancien Zaïre. Nous étions envoyés six semaines dans l'ancienne colonie en C-130 Hercules avec cinq membres d'équipage et deux techniciens afin d'y exécuter des vols au profit de la Coopération Technique Militaire et des autorités locales. Les destinations et les chargements étaient aventureux à tous points de vue et nous étions pour une bonne part du temps absolument seuls et loin de notre base.

La chose la plus difficile et aussi la plus sensible sur l'A380 est sans doute la communication avec les passagers. Le voyageur moderne est très émancipé et peut être extrêmement exigeant. Des problèmes de consommation excessive d'alcool, d'agressivité verbale et même physique avec l'équipage ou entre passagers se produisent parfois.

Plus tristes sont les cas médicaux ou un décès à bord. Je n'ai jamais vu de naissance. Il s'agit alors de coordonner les mesures appropriées avec le personnel de cabine, la compagnie et le contrôle du trafic aérien afin d'atterrir sur un aérodrome de déchargement ou sur le lieu de destination et d'assurer les soins médicaux appropriés.

Algemeen vond ik de ervaring zeer positief en in wezen niet erg verschillend van deze op bv. de A340-500.

In veel opzichten vond ik de taak van de gezagvoerder op A380, waar alles voor je wordt voorbereid en gepland, veel eenvoudiger dan de opdrachten die we destijds uitvoerden in Zaïre/Congo. We werden voor zes weken naar de voormalige kolonie gestuurd met een C-130H Hercules met een bemanning van vijf en twee techniekers om er vluchten uit te voeren voor de Militair Technische Coöperatie en de lokale autoriteiten. De bestemming en de ladingen waren in alle opzichten avontuurlijk en we stonden er toch grotendeels alleen voor, ver van de thuisbasis.

Het moeilijkste en ook het gevoeligste op de A380 was waarschijnlijk de communicatie met de passagiers. De moderne reiziger is zeer mondig en kan uitermate veeleisend zijn. Problemen met overmatig drankgebruik, verbale en zelfs fysieke agressie met de bemanning of tussen passagiers onderling kwamen wel eens voor.

Triestiger waren medische gevallen of een overlijden aan boord. Een geboorte heb ik nooit meegemaakt. Dan kwam het erop aan de gepaste maatregelen te coördineren met het cabinepersoneel, de maatschappij en de luchtverkeersleiding om te landen op een uitwijkhaven of op de plaats van bestemming en om de gepaste medische opvang te verzekeren.

*VTB. Welk is uw reactie nu je weet dat de A380 geen langdurig leven beschoren is?*

Als vliegenier vind ik het een droevige zaak. Om over het financiële aspect te oordelen beschik ik over onvoldoende kennis en elementen.

Voor de luchtvaart in het algemeen vind ik het een gemiste kans. Een toestel met een dergelijk hoge capaciteit zou, eventueel in een verdere ontwikkeling, op de short haul routes moeten kunnen ingezet worden. Dit zou kunnen bijdragen tot de ontlasting van het zeer drukke verkeer, zeker naar de grote luchthavens. Verder, om in de mode te blijven, kan het ook goed zijn voor het milieu, het klimaat en de geluidsoverlast door een verlaging van de frequenties op zowel de routes voor de lange als voor de korte afstand.

In mijn opinie, middels gedurfde en gepaste maatregelen, aansluitend op de onvermijdelijke toekomstige milieu- en klimaatwetgeving, en die misschien wel indruisen tegen de principes van de vrije markt, kan de A380 met zijn enorme transportcapaciteit zeker een rol blijven vervullen. Dat daarbij ook een soepeler reisgedrag van de passagier nodig zal zijn staat buiten kijf, maar, is dit niet een algemeen gegeven voor de nabije toekomst?

*VTB. Bedankt, Jacques; we hebben heel wat bijgeleerd.*

*VTB. Quelle est votre réaction sachant maintenant que l'A380 n'a plus une longue durée de vie ?*

En tant qu'aviateur je pense que c'est triste. Pour juger de l'aspect financier, je n'ai pas assez de connaissance ni d'éléments.

Pour l'aviation en général, je pense que c'est une chance ratée. Un avion d'une telle capacité devrait pouvoir être utilisé sur les «short haul routes», éventuellement dans une phase de développement ultérieure. Cela pourrait aider à soulager le trafic très dense, en particulier vers les grands aéroports. De plus, pour rester dans l'air du temps, il peut également être



bon pour l'environnement, le climat et la pollution sonore en réduisant la fréquence sur les trajets longues et courtes distances.

À mon avis, grâce à des mesures audacieuses et appropriées, faisant suite à l'inévitable future législation environnementale et climatique qui pourrait bien aller à l'encontre des principes du marché libre, l'A380, avec son énorme capacité de transport, peut certainement continuer à jouer un rôle. Il ne fait aucun doute qu'un comportement de voyage plus souple du passager sera également nécessaire, mais n'est-ce pas déjà une donnée pour le proche avenir ?

*VTB. Merci Jacques ; nous avons beaucoup appris.*



## Mogen we u Kolonel Vlieger b.d. Jacques Lousberg, de nieuwe voorzitter van Dakota vzw, voorstellen

Jacques Lousberg wordt aangeworven als leerling piloot in oktober 1974 en wordt gebrevetteerd militair piloot op 18 februari 1977. Hij behaalt het hoger vliegbrevet op 31 mei en het hoger transport brevet op 21 september van dat jaar.

Onderluitenant Vlieger benoemd op 21 oktober 1977 begint hij zijn loopbaan in het 21 Smd van de 15W LuTpt als copiloot op Sw03 Merlin. In de loop van het jaar 1978 wordt hij eerste piloot en vervolgens in december boordcommandant op dat type.

In januari 1979 wordt hij aangeduid voor een conversie copiloot op C-130H Hercules. De promotie naar de linker stoel volgt al snel in 1980 en hij wordt boordcommandant op de Hercules op 19 december.

In mei 1982 wordt hij instructeur op C-130H en behoudt die functie tot november 1983 om dan Operatie Officier van het 20 Smd te worden. Hij blijft dit tot hij in september 1986 de Cursus voor Vorming Hoofdofficier gaat volgen.

Terug naar de 15 Wing in juni 1987 wordt hij commandant van de Flight Opleiding Luchtransport. Op 26 december 1988 volgt de bevordering tot majoor en in mei 1989 gaat hij



## Permettez-nous de vous présenter le colonel Aviateur e.r. Jacques Lousberg, le nouveau président de l'ASBL Dakota

Jacques Lousberg s'est engagé comme élève pilote en octobre 1974 et a été breveté pilote militaire le 18 février 1977. Il obtient le brevet supérieur de pilote le 31 mai et le brevet supérieur de pilote de transport le 21 septembre de la même année.

Lieutenant Aviateur, nommé le 21 Octobre 1977, débute sa carrière au sein de la 21 Esc du 15 Wing comme copilote sur SW 03

Merlin. Au cours de l'année 1978, il devient 1<sup>er</sup> pilote puis en décembre commandant de bord sur ce type.

En janvier 1979, Il est désigné pour devenir copilote sur C-130H Hercules et la promotion pour passer au siège de gauche suivra bientôt en 1980 et il deviendra commandant de bord sur Hercule le 19 décembre.

En mai 1982, il devient instructeur sur C-130H et conserve cette fonction jusqu'en novembre 1983 pour devenir l'officier opération de la 20 Esc. Il garde cette fonction jusqu'à ce qu'il suive le cours de d'officier supérieur en septembre 1986.

De retour au 15 Wing en Juin 1987, il devient commandant du Flight Formation Transport Aérien. Le 26 décembre 1988, la promotion comme major suit et en mai 1989, il mute à la sous-section VSP/E de l'état-major de la Force Aérienne

et est principalement officier de projet de la modernisation de l'électronique de bord du C-130H. Après la fin de la procédure d'attribution du programme de modernisation, il devient commandant de la 20 Esc le 02 décembre 1991. Nommé lieutenant-colonel en décembre 1993, il reste CO jusqu'au 15 août 1994.

De retour à l'état-major de la Force Aérienne en tant qu'adjoint dans la sous-section VSP/X où les programmes sont gérés, il va réaliser, y compris les vols d'essais, le programme de modernisation du C-130H. En août 1995, il devient le chef de la sous-section de VSP/X.

Après que le programme C-130H soit dans la phase de production et que les premiers avions soient affectés au 15 Wing, il devient chef de la sous-section VS3/TPT en avril 1997. Dans ce poste, il est responsable



naar de Onder sectie VSP/E op de Staf van de Luchtmacht en is er hoofdzakelijk project officer van het programma voor de modernisering van de boardelektronica van de C-130H. Na het einde van de gunningsprocedure van het moderniseringsprogramma wordt hij op 02 december 1991 bevelhebber van het 20 Smd. Luitenant-kolonel benoemd in december 1993 blijft hij de CO tot 15 augustus 1994.

Terug naar de Staf van de Luchtmacht als adjunct in de Onder sectie VSP/X, waar de programma's beheerd worden, gaat hij het C-130H moderniseringsprogramma, inclusief de testvluchten verder afwerken. In augustus 1995 wordt hij chef van de Onder sectie VSP/X

Nadat het C-130H programma in de productiefase komt en de eerste toestellen in de 15 Wing tewerkgesteld worden, wordt hij onder sectiechef VS3/Tpt in april 1997. In die functie is hij verantwoordelijk voor het beheer van de luchttransportoperaties in de schoot van de Luchtmachtstaf. In deze periode is hij het brein achter de creatie van het SAMO (Single Air Transport Management Organization) dat het beheer van het militair luchttransport moest centraliseren en dus efficiënter maken. Tussendoor doet hij nog een conversie tot piloot op de Airbus A310.

Op 15 oktober 1999 keert hij terug naar de 15 Wing en wordt er commandant van de Vlieggroep.

Na zijn benoeming tot kolonel op 26 december 2001 wordt hij sectiechef van de Sectie Operaties (A3) op het Hoofdkwartier van de Tactische Luchtmacht (HK Comdo TAF) en, na de grote reorganisatie binnen Defensie van 2002, op COMOPSAIR. In een verdere fase van die reorganisatie wordt hij belast met de oprichting en het commando van het MTCC (Movement and Transport Coordination Center) binnen de eengemaakte Defensiestaf.

Kolonel Vlieger Lousberg wordt op rust gesteld op 01 oktober 2005.

Vervolgens vliegt hij nog 14 jaar als lijnpiloot gezagvoerder bij Emirates Airline in het Midden-Oosten. Hij totaliseert tijdens zijn volledige loopbaan 24.390 vlieguren, waarvan 14.731 in de Luchtmacht en 9.296 op C-130H. Hij heeft als officier en militair piloot deelgenomen aan bijna alle operaties waarbij de 15 Wing betrokken was tijdens zijn diensttijd.

In de burgersector vloog hij als gezagvoerder op de A310, de A330, de A340 en 4.246 uren op de A380.

Hij vloog de A380 voor het laatst op 17 december vorig jaar van Beijing naar Dubai.

de la gestion des opérations de transport aérien au sein de l'état-major de la Force Aérienne. Pendant cette période, il est le cerveau à la base de la création du SAMO (Single Air Transport Management Organisation) qui doit centraliser la gestion du transport aérien militaire et ainsi la rendre plus efficace. Entre les deux, il fait sa conversion comme pilote sur Airbus A310.

Le 15 octobre 1999, il retourne au 15 Wing et devient commandant du groupe de vol.

Après sa nomination comme colonel le 26 décembre 2001, il devient le chef de la section des opérations (A3)



au quartier général de la Force Aérienne Tactique (QG Comdo TAF) et, après la grande réorganisation de la défense en 2002, à COMOPSAIR. Dans une nouvelle phase de cette réorganisation, il est chargé de la création et du commandement du MTCC (Movement and Transport Coordination Center) au sein de l'état-major joint de la Défense.

Le colonel Aviateur Lousberg est mis à la retraite le 01 octobre 2005.

Il vole pendant encore 14 ans en tant que pilote de ligne commandant de bord dans la compagnie Emirates Airline au Moyen-Orient. Tout au long de sa carrière, il totalise 24 390 heures de vol, dont 14 731 à la Force Aérienne et 9.296 sur C-130H. En tant qu'officier et pilote militaire, il a participé à presque toutes les opérations impliquant le 15 Wing pendant son temps de service.

Dans le secteur civil, il a volé en tant que commandant de bord sur l'A310, l'A330, l'A340 et 4.246 heures sur l'A380.

Il a volé pour la dernière fois l'A380 le 17 décembre dernier de Pékin à Dubai.

# Staf Martens

## de "horlogemaker" van de 15 Wing, vertelt over zijn loopbaan bij de Luchtmacht

Gustaaf Martens verloor zijn echtgenote twee jaar geleden en voert momenteel de strijd tegen kanker. Hij is 87 jaar en een ancien van de 15 Wing. Maar hij is ook een Dakota-lid en was vrijwilliger in ons restauratieteam vliegtuigen van 1997 tot 2000. Op 18 februari 2019 stuurde hij ons een brief met een foto van hem en het team poserend voor onze C-119. In deze moeilijke dagen wenst hij terug contact op te nemen. Axel Vermeesch belde hem op en vroeg om in het kort zijn levensverhaal te schrijven. Wij dachten dat het jullie ook wel zou interesseren.



Mijn naam is Gustaaf Martens, ik werd geboren te Antwerpen op 22 september 1932. Ik was van 1950 tot 1984 bij de Belgische Luchtmacht waarvan 30 jaar in de 15 Wing. Het personeel van de wing kende mij als "de horlogemaker" omdat ik de meeste problemen met hun uurwerken kon oplossen.

In december 1944 werd ons huis te Antwerpen vernield door een V2 en mijn ouders vertrokken met hun drie kinderen naar Lokeren waar zij bleven wonen. Daar ging ik als jonge kerel naar de vakschool om de stiel van metaalbewerker te leren. Met mijn diploma op zak trok ik zeventig jaar geleden, in 1949, voor één dag naar de kazerne Groeneveld te Melsbroek waar het rekruteringscentrum van de Luchtmacht zich bevond. Daar werd ik onderzocht op gebied van gezondheid en algemene kennis. 's Avonds zei een officier dat ik goedgekeurd was en aangeworven zou worden om de cursus te volgen voor "mec-cellule". Toen ik vroeg wat dat was, zei hij: "Gans het vliegtuig behalve de motor, radio en elektriciteit".

## "l'horloger" du 15 Wing, parle de sa carrière à la Force Aérienne

Traduction Gilbert Desmet

Gustaaf Martens a perdu son épouse il y a deux ans. Actuellement, il se bat aussi contre un cancer. Il a 87 ans et est un ancien du 15 Wing. Mais il était également un membre du Dakota et de 1997 à 2000, il était bénévole dans le team restauration d'avions. Le 18 février 2019, il nous a envoyé une lettre avec une photo de lui et l'équipe devant notre C-119. Dans ces moments difficiles, il voulait reprendre contact avec nous. Axel Vermeesch a répondu à son appel et lui a demandé d'écrire en bref l'histoire de sa vie. Nous avons cru que cela pourrait aussi vous intéresser.

Mon nom est Gustaaf Martens. Je suis né le 22 septembre 1932 à Anvers. J'étais à la Force Aérienne de 1950 à 1984 dont 30 années au 15 Wing. Le personnel du wing me connaissait comme « l'horloger » parce que je pouvais réparer la plupart des problèmes de leurs montres.

En décembre 1944, notre maison a été détruite par un V2 et mes parents sont partis avec leurs trois enfants pour aller vivre à Lokeren où nous habitons toujours. Jeune homme, j'y ai été à l'école professionnelle pour y apprendre le métier de métallurgiste. Avec mon diplôme en poche, je suis parti en 1949, il y a septante ans, vers la caserne Groeneveld où se trouvait le centre de recrutement de la Force Aérienne. Après un examen médical et une évaluation de mes connaissances générales, un officier m'a dit, en soirée, que j'étais accepté et que j'allais être recruté pour suivre un cours « mec-cellule ». Quand j'ai demandé ce que c'était, il a répondu : « Tout l'avion, sauf le moteur, la radio et l'électricité ». J'ai seulement été appelé l'année suivante, le 7 mars 1950. Je n'avais pas encore 17 ans. En attendant cet appel, j'ai travaillé





Ik zou maar opgeroepen worden het volgend jaar op 7 maart 1950, ik was toen nog geen 17 jaar. In afwachting van de oproeping ik zes maanden werken in een fabriek te Lokeren.

Met mijn oproepingsbrief in de hand trok ik op 7 maart 1950 terug naar de kazerne Groeneveld te Melsbroek waar ik mijn stamnummer A/6840 kreeg en waar ik voor het eerst de andere opgeroepen ontmoette. We kregen militaire kledij en een platte Engelse helm.

Na enkele dagen moesten we naar het opleidingscentrum in Sint-Niklaas. Gedurende zes weken kregen we drill, lessen over het geweer en de Stengun. Af en toe trokken we naar Gent om te leren schieten met die wapens. Die zes weken eindigden met een militaire parade op de Grote Markt van Sint-Niklaas.

Met mijn marsbevel op zak trok ik naar het vliegveld van Evere. Dat was mijn droom omdat daar de grootste vliegtuigen van de Luchtmacht stonden: de Dakota's! In afwachting van de specifieke opleiding mocht ik enkel kleine klusjes uitvoeren, remmen kuisen en bouten van de vleugel "decaperen" om verder onderzocht te worden op barsten door specialisten.

In juni 1950 moest ik naar de Technische School in Tongeren (de school in Saffraanberg was in 1949 afgebrand), om de cursus "Werktuigkundige vliegtuigcellen" te volgen. Al de leerlingen kregen toen nog het Engelse "bootje"(cap) als hoofddekseel. In september kreeg iedereen een platte muts op het hoofd. Op 14 december kreeg ik mijn brevet en keerde ik terug naar Evere. Het volgende jaar vertrok de eenheid naar het vliegveld Melsbroek. Daar kreeg ik in oktober 1951 mijn korporaalstrepen, toen grote V strepen!

In 1952 kwamen eerste de C-119-vliegtuigen toe in de 15 Wing. Op 26 december van dat jaar werd ik tot sergeant benoemd. Er werd cursus over de C-119 gegeven in de hangar. Op het einde van de cursus kreeg ik een blindedarmontsteking en moest naar het militair hospitaal te Antwerpen. De cursus maakte ik dus niet af.

In 1953 ging ik naar de Technische School Saffraanberg voor mijn tweede cursus. In januari 1954 kreeg ik het brevet van "Bankwerker Vliegtuigcellen" en dan terug naar Melsbroek

six mois dans une usine à Lokeren.

Je suis parti à nouveau vers la caserne Groeneveld le 7 mars 1950 avec ma lettre d'enrôlement sous les bras. J'y ai reçu mon numéro matricule A/6840 et pour la première fois, j'y ai rencontré les autres appelés. Nous avons reçu nos vêtements militaires et un casque anglais assez plat. Après quelques jours, nous devions rejoindre le centre de formation de Saint-Nicolas. Pendant six semaines j'ai eu du drill, des leçons sur le fusil et sur la « Sten ». De temps en temps, nous allions à Gand pour apprendre à tirer avec ces armes. Ces six semaines se terminaient par une parade sur la Grand-Place de Saint-Nicolas.

Avec mon ordre de marche en poche, je suis parti vers l'aérodrome d'Evere. C'était mon rêve car les plus gros avions de la Force Aérienne y étaient stationnés : les Dakota ! En attendant une formation spécifique, je ne pouvais effectuer que des petits boulots, nettoyer des freins et décaper les boulons des ailes pour permettre à des spécialistes de détecter des fissures.

En joint 1950, je devais rejoindre l'Ecole Technique de Tongres (L'école de Saffraanberg avait été incendiée en 1949). Je devais y suivre le cours « Mécanicien Cellule Avion ». Tous les élèves ont encore reçu le béret pointu (type RAF) comme casquette personnelle. En septembre, chacun a reçu un béret

plat sur sa tête. Le 14 décembre, j'ai obtenu mon brevet et je suis retourné à Evere. L'année suivante, l'unité a été déplacée vers l'aérodrome de Melsbroek. Là j'ai reçu mes galons de caporal, à ce moment encore des galons en V (RAF)!

En 1952 les premiers avions C-119 sont arrivés au 15 Wing. Le 26 décembre de cette année j'ai été promu au grade de sergent. Des cours sur le C-119 ont été donnés dans le hangar. A la fin du cours, j'ai eu une appendicite et j'ai dû me rendre à l'hôpital militaire d'Anvers. Je n'ai donc pas fini le cours.

En 1953, j'ai rejoint l'Ecole Technique de Saffraanberg pour mon deuxième cours. En janvier 1954 j'ai obtenu le brevet « Mécanicien-ajusteur Cellule Avion » et je suis revenu à Melsbroek où j'ai été affecté à la maintenance de la 40 Escadrille. La même année je me suis marié avec Diane Van Damme.

En 1955, j'ai été frappé par le destin : un grave accident de train. Je

suis tombé d'un wagon dont la porte était mal fermée. A l'époque, il fallait encore la fermer avec une poignée. Ma jambe gauche était fracturée à cinq endroits, une vertèbre cervicale éclatée qui a eu pour conséquence que trois doigts étaient devenus insensibles et enfin, un coup au bas de mon dos qui a provoqué un pied tombant. Pendant que j'étais à l'hôpital, j'ai appris que la 40 Escadrille de Melsbroek était



waar ik tewerkgesteld werd in de maintenance van het 40 Smaldeel. Hetzelfde jaar trad ik in het huwelijksbootje met Diane Van Damme.

In 1955 sloeg het noodlot toe: een zwaar treinongeval. Ik viel uit een wagon waarvan de deur niet goed gesloten was, in die tijd moest dat nog gebeuren met een klink. Mijn rechterbeen was op vijf plaatsen gebroken, een halswervel gebarsten waardoor drie vingers gevoelloos werden, en een barst onderaan mijn rug zodat ik een dropvoet had. Terwijl ik in het hospitaal lag kreeg ik het bericht dat het 40 Smaldeel in Melsbroek ontmanteld werd en dat ik na mijn herstel overgeplaatst werd naar Koksijde. Vijf maanden na de geboorte van mijn eerste dochter in augustus vertrek ik dus in december naar Koksijde. Bij de FFMC-flight "Formation de Moniteurs et Contrôleurs" werkte ik op Harvard en na een cursus ook op de T-33 "Shooting Star".

In 1958 worden de T-33's overplaatst naar de basis van Brustem, mijn nieuwe werkplaats. Met een T-33-smaldeel kon ik twee weken naar Cazaux in Frankrijk waar schietoefeningen boven zee werden georganiseerd voor de T-33-piloten.



In 1959, het jaar waarin mijn tweede dochter van zeven maanden overleed, waren er ook enkele lichtpunten: mijn bevordering tot eerste sergeant-majoor en mijn terugkeer naar de 15 Wing. Omdat de meeste mecaniciens van de 15 Wing in Belgisch Congo, vertoefden, waar opstand uitgebroken was, werd ik er voor vier maanden overgeplaatst ("en subsistance"). Ik was heel gelukkig toen ik in 1960 een definitieve mutatie kreeg terug naar Melsbroek, waar ik in 1967 benoemd werd tot adjudant. In 1961 en 1964 werden nog twee dochters geboren.

Van 1964 tot 1969 ging ik elk jaar mee naar Koksijde met de TCU (Transport Conversion Unit) voor de conversie van bemanningen op C-119 onder de leiding van Vingerhoets en Boudoul.

Nadat ik in 1980 nogmaals een chirurgische ingreep ondergaan had volgde ik in Saffraanberg gedurende twee maanden de cursus NDI (Non-Destructive Inspection). Het ging over gebruik van ultrasone golven en verschillende toestellen om vliegtuigonderdelen te onderzoeken op breuken en barsten. In de 15 Wing werkte ik bij de

démantelé et qu'après mon rétablissement j'allais être muté à Coxyde. En décembre, cinq mois après la naissance de ma première fille au mois d'août, je partais pour Coxyde. Au flight FFMC « Formation de Moniteurs et Contrôleurs » j'ai travaillé sur Harvard et, après un cours, également sur T-33 « Shooting Star ». En 1958, les T-33 étaient transférés vers la base de Brustem, mon nouveau lieu de travail. Avec l'escadrille T-33 j'ai pu aller à Cazaux en France où un exercice de tir au-dessus de la mer était organisé pour les pilotes de T-33.



En 1959, l'année du décès de ma deuxième fille de sept mois, il y avait aussi quelques points positifs: ma nomination au grade de premier sergent-major et mon retour au 15 Wing. Comme la plupart des mécaniciens étaient au Congo Belge, suite à l'éclatement d'une rébellion, j'ai été muté pour quatre mois (en subsistance). J'ai été très heureux quand en 1960 j'ai été muté, cette fois définitivement, au 15 Wing où j'ai été nommé adjudant en 1967. Deux filles supplémentaires sont nées en 1961 et 1964.

De 1964 à 1969, sous la direction de Vingerhoets et Boudoul, j'accompagnais chaque année le TCU (Transport Conversion Unit) à Coxyde pour la conversion des équipages sur C-119

Après avoir à nouveau subi une intervention chirurgicale en 1980, j'ai suivi le cours NDI (Non-Destructive Inspection) pendant deux mois à Saffraanberg. Il s'agissait de l'utilisation d'ondes ultrason et de différents instruments pour inspecter les sous-ensembles d'avions à la recherche de cassures et de fissures. Au 15 Wing j'ai travaillé sur le « magnaflux » sous la direction de Jeff De Wilde (Voir Dakota News 31 de juin 2015). Comme mécanicien-accompagnateur, j'ai été à différents endroits en Europe avec les C-119 et les C-130. Mes meilleurs souvenirs sont Andoya et Gardermoon en Norvège, Brindisi en Italie, Elefsis en Grèce et la Corse.

En 1984, j'ai été mis en pension anticipée pour raison de santé. De 1989 à 1994, j'ai suivi des cours du soir « peindre à l'huile et au pastel ».

Quand je me suis senti mieux, j'ai rejoint l'équipe « Restore





“magnaflux” onder leiding van Jeff De Wilde (zie Dakota News 31 van juni 2015). Als mecanien-begeleider ben ik op plaatsen in Europa geweest met C-119's en C-130's. De beste herinneringen heb ik aan Andoya en Gardermoen in Noorwegen, Brindisi in Italië, Elefsis in Griekenland, en Corsica.

In 1984 werd ik vervroegd op pensioen gesteld wegens mijn gezondheid. Van 1989 tot 1994 volgde ik avondschool “schilderen met olie en pastel”. Toen ik mij opnieuw goed voelde ging ik van 1997 tot 2000 helpen bij de “Retore Boxcar” van de vzw DAKOTA in de 15 Wing. Samen met mijn vriend Marc Debruyker heb ik gewerkt op de C-119 CP-10: de beplating van de twee motoren, de overbrugging tussen de romp en de vleugels en het ganse bovenste van de romp. Toen echter kanker werd vastgesteld moest ik mijn activiteiten bij DAKOTA beëindigen.

Ik ben nu 87 jaar, heb tweemaal kanker overwonnen. Mijn echtgenote is, na 62 jaar huwelijksleven, in 2016, overleden.

Gelukkig heb ik drie dochters en drie schoonzonen die mij helpen indien nodig. Mijn petekind, sergeant Kevin Vervaet, werkt nu in de 15 Wing bij de Onderhoudsgroep.

Mijn leven was zoals dat van ieder mens: een met vallen en opstaan. Ik ben zeer dankbaar voor mijn loopbaan bij de Belgische Luchtmacht en bijzonder bij de 15 Wing. Ik geniet nog van mijn hobby's: de ritjes door de natuur met mijn elektrische scooter, het schilderen van landschappen en stillevens, en ... het restaureren en herstellen van horloges!



**Mijn oproep: Beste vrienden van DAKOTA en anciens van de 15 Wing, bel mij of schrijf mij a.u.b. Ik zou het ten zeerste waarderen**  
**Telefoonnummer 09-3492563 - Adres Azalealaan 9, 9160 Lokeren.**

Boxcar » de l'asbl DAKOTA du 15 Wing entre 1997 et 2000. Avec Marc Debruyker, j'ai travaillé sur les nacelles des deux moteurs du C-119 CP-10, le caisson d'aile entre le fuselage et les ailes et tout le dessus du fuselage. Quand j'ai été atteint par un cancer j'ai dû arrêter mon bénévolat au Dakota.

J'ai maintenant 87 ans et j'ai surmonté deux cancers. Mon épouse est décédée en 2016, après 62 années de vie conjugale. J'ai heureusement trois filles et trois beaux-fils qui m'aident quand nécessaire. Mon filleul, le sergent Kevin Vervaet, travaille maintenant au 15 Wing dans le groupe de Maintenance.

Ma vie a été celle de chacun : tomber et se relever. Je suis très reconnaissant pour ma carrière à la Force Aérienne et en particulier au 15 Wing. Je profite encore de mes hobbies : promenades dans la nature avec mon scooter électrique, peindre des paysages et des natures mortes, et...la restauration et la réparation de montres !

**Mon appel: Chers amis du Dakota et anciens du 15 Wing, téléphonez-moi ou écrivez-moi svp. J'apprécierai vraiment !**  
**Numéro de téléphone : 09-3492563 – Adresse postale : Azalealaan 9, 9160 Lokeren.**



Mike Arren & René Hoeben

Traduction Marc Philips

### **Airbus Defence & Space en OCCAR-akkoord over herziening A400M-programma**

Op 14 juni hebben Airbus Defence & Space en OCCAR, dat de klanten, waaronder België, van de Atlas vertegenwoordigt, een contractaanpassing ondertekend dat het A400M-programma herziet. Deze herziening die al in maart 2017 begon, kwam er nadat toenmalig CEO Tom Enders toen hierop aandrong omdat het bestaande contract een zware

### **Airbus Defence and Space et OCCAR ont un accord sur la révision du programme A400M**

Le 14 juin, Airbus Defence and Space et OCCAR, qui représentent les clients de l'Atlas, dont la Belgique, ont signé une modification au contrat qui révisé le programme A400M. Cette révision, qui a débuté en mars 2017, est intervenue après que le PDG de l'époque, Tom Enders, a insisté sur ce point parce que le contrat existant signifiait un lourd fardeau financier pour Airbus. Après tout, la compagnie croulait sous les amendes en raison des retards dans le programme, des livraisons tardives de l'avion et du fait que l'on n'avait pas atteint les capacités tactiques de l'appareil à temps. L'actuel PDG Dirk Hoke a indiqué que le but final de cette révision devrait assurer une base contractuelle solide pour le programme et pour une mise en œuvre appropriée de ce programme. Les efforts d'Airbus Defence and Space pour exporter l'Atlas dans le monde entier seront également mieux soutenus par cette révision. La révision concerne donc l'introduction de nouvelles capacités, du calendrier de livraison, de modernisations et de conditions financières. Les nouvelles capacités et les modernisations seront établies selon un calendrier modifié afin que les clients puissent planifier eux-mêmes leurs opérations et leurs obligations.



financiële last voor Airbus betekende. Het bedrijf zuchtte immers onder de boetes wegens de vertragingen in het programma, de late leveringen van de vliegtuigen, en het niet tijdig bereiken van de tactische capaciteiten van het toestel. Huidig CEO Dirk Hoke meldde dat de algemene bedoeling van deze herziening voor een degelijke contractuele basis voor het programma moet zorgen, en voor een degelijke uitvoering van dit programma. Ook de inspanningen van Airbus Defence & Space om de Atlas wereldwijd te exporteren zullen door deze herziening beter ondersteund worden. De herziening heeft dus te maken met de introductie van nieuwe capaciteiten, leveringsschema,

Le calendrier de livraison est ajusté de manière à ce qu'Airbus Defence and Space puisse planifier son calendrier de production jusqu'en 2030 afin que non seulement les ATLAS pour les clients actuels soient livrés selon une planification plus réaliste, mais aussi que des possibles commandes à l'exportation puissent être mieux planifiées. Selon l'OCCAR, l'examen est « neutre sur le plan des coûts » et, de cette manière le programme maintient une base financière solide. Selon l'OCCAR, cette révision fournira une base solide pour le programme ATLAS pour les décennies à venir. Tout le monde s'attend maintenant à ce que cette révision soit la fin de tous les problèmes qui ont frappé le programme A400M. L'examen du contrat était nécessaire pour que toutes les parties concernées reviennent sur une base solide pour le programme A400M.

Entre-temps, des 174 ATLAS commandés, 83 ont été livrés

### **Moderniserings en financiële voorwaarden**

De nieuwe capaciteiten en moderniserings zullen volgens een aangepast tijdschema voorzien worden

zodat de klanten zelf hun operaties en hun verplichtingen kunnen inplannen. Het leveringsschema wordt zodanig aangepast dat Airbus Defence & Space zijn productieschema tot 2030 zo kan plannen dat niet alleen de Atlassen voor de huidige klanten volgens een reëlere planning kunnen worden geleverd, maar ook dat mogelijke exportbestellingen beter ingepland kunnen worden. De herziening is volgens OCCAR kostenneutraal en van die aard dat het programma een gezonde financiële basis blijft behouden. Volgens OCCAR zorgt de herziening voor een degelijke basis voor het Atlas-programma voor de komende decennia. Iedereen verwacht thans dat deze herziening het einde betekent van alle problemen die het A400M-programma hebben geteisterd. De contract herziening was noodzakelijk voor alle betrokken partijen om terug over een gezonde basis voor het A400M-programma te beschikken. Intussen werden van de 174 bestelde Atlassen 83 toestellen geleverd, waaronder:

- 31 voor Duitsland.
- 15 voor Frankrijk.
- 20 voor Groot-Brittannië.
- 4 voor Spanje.
- 9 voor Turkije.
- 4 voor Maleisië (dat al zijn Atlassen dus heeft ontvangen).

### A400M Global Support Step 2 contract

Op 1 juli hebben Airbus en OCCAR een nieuw contract getekend betreffende het onderhoud van de Europese Atlassen. Dit contract – A400M Global Support Step 2 contract genoemd – zal voor gedeelde wisselstukken en middelen zorgen voor alle leden die dit contract hebben getekend, en dat zijn naast Frankrijk, Groot-Brittannië en Spanje – die in 2016 het Global Support agreement Step 1– nu ook België, Duitsland, Luxemburg en Turkije. Dit contract loopt tot 2023. Dankzij dit contract wordt ook in een volledig gamma



dont :

- 31 pour l'Allemagne.
- 15 pour la France.
- 20 pour la Grande-Bretagne.
- 4 pour l'Espagne.
- 9 pour la Turquie.
- 4 pour la Malaisie (qui a reçu tous ses atlas).

### Contrat A400M Global Support Step 2

Le 1er juillet, Airbus et OCCAR ont signé un nouveau contrat pour la maintenance des ATLAS européens. Ce contrat-A400M Global Support Step 2 - prévoit des pièces de rechange et des moyens pour tous les membres qui ont signé ce contrat et qui sont, en plus de la France, la Grande Bretagne et l'Espagne qui ont en 2016 signé le-Global Support agreement Step 1-, maintenant aussi la Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg et la Turquie. Ce contrat court jusqu'en 2023. Grâce à ce contrat, une gamme complète de services sont également conçus sur mesure pour répondre aux besoins des clients, du soutien au sol à la navigabilité et à l'entretien en passant par le support matériel. Grâce à ce contrat, ces activités peuvent être effectuées à un coût moindre que si les clients devaient tout organiser eux-mêmes, et peuvent être réalisées aux mêmes normes élevées que si les clients devaient tout faire eux-mêmes. Ce contrat crée ainsi un cadre pour de nouveaux partenariats, basés sur la mise en commun et le partage de pièces de rechange et d'autres matériaux, ainsi les entreprises et les clients ont la possibilité de découvrir de nouveaux domaines de coopération, de concepts et de services. La construction modulaire de ces services permet des solutions sur mesure pour toutes les exigences opérationnelles spécifiques.



### France

Le 1er mai, l'Armée de l'Air a reçu son quinzième Atlas. Cet avion est le premier Atlas à être livré selon la norme tactique de l'A400M, de sorte qu'il

aan diensten op maat voorzien om aan de noden van de klanten van grondondersteuning tot luchtwaardigheid en van onderhoud tot materiële ondersteuning te kunnen voldoen. Dankzij dit contract kunnen deze zaken goedkoper gebeuren dan dat de klanten alles zelf moeten organiseren, én kan er aan dezelfde hoge normen gewerkt worden als dat de klanten alles zelf zouden doen. Dit contract zorgt dus voor een kader voor nieuwe partnerschappen, gebaseerd op pooling en delen van wisselstukken en ander materiaal, en bedrijven en klanten hebben de kans om nieuwe gebieden van samenwerking, concepten en diensten te ontdekken. De modulaire opbouw van deze diensten staat oplossingen op maat voor alle specifieke operationele vereisten toe.

## Frankrijk

Op 1 mei heeft de Armée de l'Air zijn vijftiende Atlas ontvangen. Dit toestel is de eerste Atlas die volgens de tactische standaard van de A400M wordt geleverd, waardoor er thans o.a. volledig vanaf onverharde terreinen kan worden geopereerd en eindnaderingen door de automatische piloot in alle weersomstandigheden. Intussen werden er drie eerder geleverde Franse Atlassen opgewaardeerd tot deze standaard, en zullen de 11 overige toestellen tegen 2020 eveneens gemoderniseerd worden.

Intussen worden er twee nieuwe capaciteiten voor de Atlas verwacht: het droppen van zware ladingen tot 16 ton van de achterste laadklep van het toestel, en bijtanken in vlucht via de centrale slang

## BeNeLux

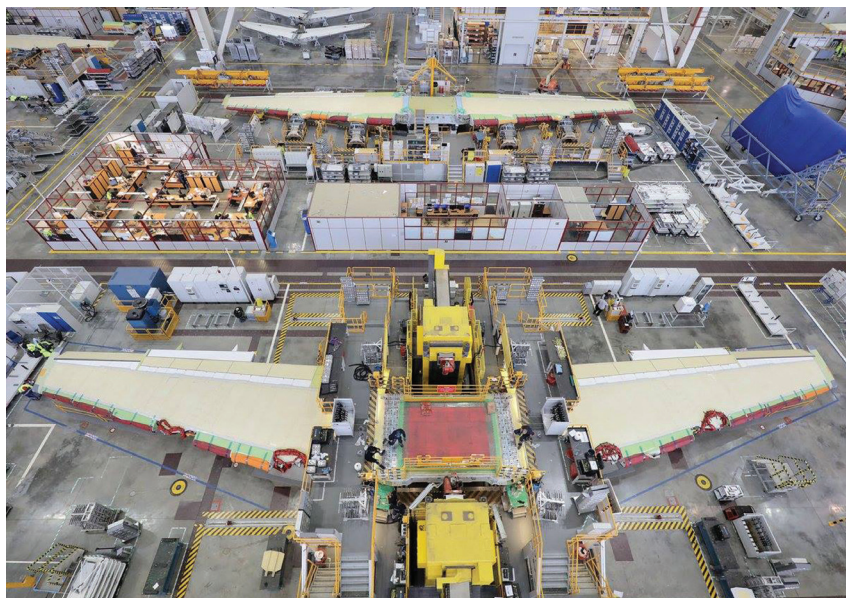
Op 29 april heeft de Luxemburgse Atlas – die nu op de eindassemblagelijijn in Sevilla (Spanje) staat – zijn vleugels gekregen. Deze Atlas zal zijn eerste vlucht dit jaar nog (of anders begin volgend jaar) maken, en dit toestel – dat serienummer MSN104 heeft gekregen – wordt tegen mei 2020 in Melsbroek verwacht.

peut maintenant, entre autres, être mis en œuvre à partir de terrains non préparés et que les approches finales dans toutes les conditions météorologiques se font par le pilote automatique. Dans l'intervalle, trois atlas Français précédemment livrés ont été mis à niveau à cette norme, et les 11 autres appareils seront également modernisés pour 2020.

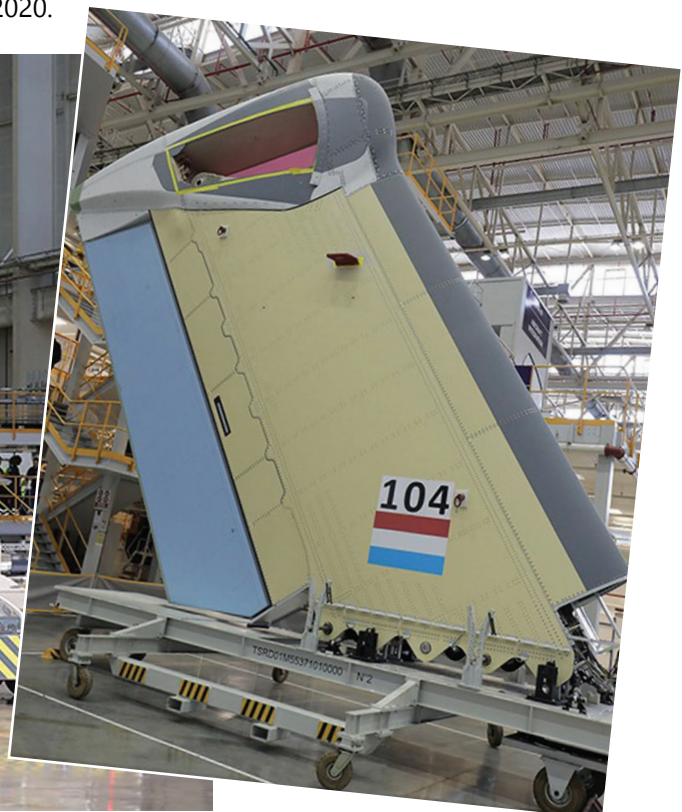
En attendant, deux nouvelles capacités pour l'Atlas sont attendues : la largage de charges lourdes jusqu'à 16 tonnes à partir de la rampe arrière de l'appareil, et le ravitaillement en vol via le tuyau central

## Benelux

Le 29 avril, l'Atlas du Luxembourg, qui se trouve actuellement sur la ligne d'assemblage final à Séville (Espagne), a reçu ses



ails. Cet Atlas effectuera son premier vol cette année (ou bien au début de l'année prochaine), et cet appareil qui a reçu le numéro de série MSN104, sera attendu à Melsbroek en mai 2020.



# Geschiedenis van ons Luchtmacht uniform

# Historique de notre uniforme Force Aérienne



Door Marc Philips  
vertaling Marc Henne

Par Marc Philips

In april 2018 werd het 100-jarig bestaan van de Royal Air Force gevierd. De oprichting van de RAF in 1918 heeft, na de Tweede Wereldoorlog, een enorme invloed gehad op het uniform van onze Luchtmacht die in 1947 opgericht werd.

Zoals alle legers en marine korpsen van de wereld in die periode, werden begin 20<sup>ste</sup> eeuw korpsen voor ballonvaarders en vliegeniers opgericht. Voor wat het Britse leger betreft, werd in de schoot van de Royal Engineers het Royal Flying Corps gevormd. Het kenteken van het RFC is gebaseerd op dat van de Royal Engineers. Het kenteken van de piloten bestaat uit een paar ontplooide vleugels met het monogram RFC in het midden en de waarnemers dragen



een enkele vleugel met een "O". Deze kentekens werden gedragen boven de linker vestzak. Ter zelfder tijd heeft de Royal Navy de Royal Navy Air Service (RNAS) opgericht. De leden van de RNAS hebben de ankers op hun uniformen vervangen door een gestileerde arend (kepie en knopen). Het kenteken van gebrevetteerd piloot is een adelaar met gespreide vleugels.

De vorm van dit kenteken is gebaseerd op een broche, geïnspireerd door de napoleontische arenden, die de echtgenote van Captain Murray Sueters (een van de eerste piloten van de RNAS), gekocht had in Parijs. Captain Sueters heeft deze sierspeld voorgesteld aan het departement Air van de Admiraliteit die er zich door liet inspireren bij het ontwerpen van het kenteken van piloot RNAS. Nog een

En Avril 2018 les 100 ans d'existence de la Royal Air Force ont été fêtés. La création de la RAF en 1918 a influencé après la Deuxième Guerre Mondiale l'uniforme de la Force Aérienne créé en 1947.

Comme toutes les armées et marines du monde de l'époque, au début du 20<sup>ème</sup> siècle des corps d'aérostiers et d'aviateurs ont été créés. En ce qui concerne l'armée britannique, c'est au sein du corps des Royal Engineers que le Royal Flying corps (RFC) est né. L'insigne du RFC est basé sur celui des Royal Engineers. L'insigne des pilotes est formé par une paire d'ailes déployées avec le monogramme RFC au centre et les observateurs portent une seule aile avec un « O », ces insignes se portent au-dessus de la poche gauche. En parallèle la Royal Navy a formé un Royal Naval Air Service (RNAS). Les membres du RNAS ont remplacé les ankers de leurs uniformes par un aigle stylisé (Képi et boutons). L'insigne de brevet de pilote est un aigle aux ailes déployées.

Le design de cet insigne a son origine dans la broche de l'épouse du Captain Murray Sueters (un des tous premiers pilotes du RNAS), broche inspirée des aigles napoléoniens et achetée à Paris par son épouse. Le Captain Murray Sueters a présenté cette broche au département Air de l'amirauté qui s'en est inspiré pour créer l'insigne du brevet de pilote du RNAS. Pour la petite histoire, l'aviation et les aviateurs étaient très à la mode à l'époque et par jalousie les hautes autorités de la marine britannique ont exigé que cet insigne se porte uniquement sur la manche gauche au-dessus des galons, pour que l'insigne de pilote ne soit vu lors des défilés !

A la fin de la Première Guerre Mondiale, le 1 avril 1918 la RAF





bijzonderheid: de luchtvaart en de piloten waren in die tijd erg in de mode en door jaloezie hebben de hogere autoriteiten van de Britse marine geëist dat dit kenteken uitsluitend gedragen zou worden op de linkermouw boven de graden zodat het kenteken van piloot niet zou gezien worden gedurende parades!

Op het einde van de Eerste Wereldoorlog, op 1 april 1918, werd de RAF gecreëerd door samensmelting van het RFC en de RNAS. Het uniform van de RAF zal dat van het RFC zijn, de vleugels van de piloten die van het RFC met het monogram RFC vervangen door RAF. Het kenteken op de kepie, de knopen en de graden worden die van de RNAS. In 1918 was de kleur van het uniform kaki, maar in 1920, na verschillende proeven met blauwe kleuren, koos de RAF voor de kleur blauw/grijs, zoals wij die nog steeds kennen.

Gedurende de Eerste Wereldoorlog was het uniform van de piloten van de Belgische militaire luchtvaart het uniform met de kleuren van hun oorspronkelijk wapen. De Belgische vleugels met het monogram van Koning Albert werden gedragen boven op de twee mouwen en op de kepie of de baret.

Einde dertiger jaren en in 1940 werd het monogram van de Belgische vleugels vervangen door dat van Koning Leopold III en werd de kleur van het uniform grijs/blauw (enkel voor het varend personeel).

In 1947, bij de oprichting van de Belgische Luchtmacht werd, onder druk van onze piloten die tijdens de Tweede Wereldoorlog bij de RAF gevochten hadden, een



aangepast uniform van de RAF gekozen: een blauw/grijs uniform, graden op de mouwen (invloed RAF/RNAS). De RAF baret werd aangenomen en het kenteken op de kepie is dat van de RAF met de RAF arend vervangen door de Belgische vleugels. De knopen van de RAF (oorspronkelijk RNAS) werden behouden. De Belgische vleugels met de Belgische leeuw die het monogram van Koning Leopold III vervangt werden gedragen boven de linker vestzak.

Zoals u kunt vaststellen weerspiegelt ons uniform de evolutie van het RFC/RNAS naar de RAF, maar benadrukt vooral de historiek van de Belgische militaire luchtvaart sinds haar oprichting begin 20<sup>ste</sup> eeuw alsook van de invloed van beide wereldoorlogen tot de oprichting van een onafhankelijke Belgische Luchtmacht in 1947.

est créée par la fusion du RFC et du RNAS. L'uniforme de la RAF sera celui du RFC, les ailes de pilote seront celles du RFC avec le monogramme RFC remplacé par RAF. L'insigne de képi, les boutons et les grades seront ceux du RNAS. En 1918 l'uniforme était de couleur Kaki, mais en 1920 après plusieurs essais de couleurs bleues, la RAF a adopté la couleur bleu-gris que nous connaissons encore de nos jours.

Durant la Première Guerre Mondiale, l'uniforme des aviateurs de l'aéronautique militaire belge était l'uniforme de l'armée avec les couleurs de leur arme d'origine. Les ailes belges avec le monogramme du Roi Alber I étaient portées sur le haut des deux manches et sur le képi ou le bonnet de police.

A la fin des années trente et en 1940, les seuls changements



sont les ailes belges avec le monogramme du Roi Léopold III et la couleur de l'uniforme était passée du kaki au gris bleu (uniquement pour le personnel navigant).

En 1947, lors de la création de la Force Aérienne, sous l'influence de nos aviateurs ayant combattu au sein de la RAF durant la Deuxième Guerre Mondiale, l'uniforme adapté de la RAF a été choisi : un uniforme bleu gris, des galons sur les manches pour les grades (influence RAF/RNAS). Le calot RAF est adopté et l'insigne de képi est celui de la RAF avec l'aigle RAF remplacé par les ailes belges. Les boutons RAF (origine RNAS) sont gardés. Les ailes belges avec le lion belge remplaçant le monogramme LIII sont portées au-dessus de la poche gauche.

Comme vous pouvez le constater notre uniforme reflète l'évolution du RFC / RNAS vers la RAF, mais met surtout en évidence l'historique de l'aviation militaire belge depuis sa création au début du 20<sup>ème</sup> siècle ainsi que l'influence des deux guerres mondiales, jusqu' à la création d'une Force Aérienne indépendante en 1947.





# De Militaire Luchtvaartcontrole tijdens de opbouw van de Belgische Luchtmacht

## De eerste Jaren

Door Jan Baras

# Le contrôle aérien militaire au tout début de la Force aérienne

## Les premières années

Par Jan Baras

Traduction Michel Mandl

Tijdens de eerste jaren van de Belgische Luchtmacht was de uitrusting, zowel van de vliegtuigen als van de vliegvelden op gebied van navigatie zeer summier. De toestellen van Engelse makelij beschikten over geen enkel elektronisch navigatiehulpmiddel. De boordradio bestond uit een zender-ontvanger die beschikte over enkele vaste frequenties aangeduid als: "able, baker, charley enz.." volgens het toenmalige militaire alfabet.

De vliegvelden waren wel uitgerust met een "homer". De "homer" bestond uit een kathodestraalbuis (CRT), type PV-1-B, die verbonden was met een richtingsantenne. Het geheel was centraal opgesteld op het vliegveld en werd bediend door een homer operator. Wanneer een toestel uitzond op de juiste frequentie, kon de operator de magnetische route (QDM) op de CRT aflezen, die het vliegtuig moest volgen om de basis te vervoegen. Hij gaf deze inlichting via een rechtstreekse verbinding door aan de naderingscontroleur. Die bracht het vliegtuig boven de basis. Hij vroeg de piloot regelmatig om uit te zenden en naargelang de variaties in de QDM gaf hij de nodige correcties om het toestel op een vaste koers naar het vliegveld te leiden. Eenmaal boven het vliegveld begon het dalen door de wolken. Dat gebeurde in een gereserveerde sector, de zogenaamde "safety lane". Ieder vliegveld beschikte over een "climb out sector", in het verlengde van de belangrijkste startbaan en over een "safety lane", om het vliegtuig naar de belangrijkste landingsbaan te leiden. De controleur liet het vliegtuig initieel langs de rechterzijde van de "safety lane" dalen tot ongeveer twee derde van zijn hoogte, vervolgens een dalende linkse bocht om het uiteindelijk opnieuw naar het vliegveld te leiden op lage hoogte zodat de piloot zijn vlucht visueel kon beëindigen. Een dergelijke procedure noemde men een "QGH". Het ging er soms zeer hectisch aan toe. Er werd veel gevlogen, meestal was de controleur gelijktijdig bezig met verschillende vliegtuigen, de meeste piloten waren jong en hadden niet zoveel ervaring, de instructies werden niet altijd correct opgevolgd hetgeen regelmatig aanleiding gaf tot incidenten. Gelukkig is er veel plaats in de lucht.

Soms had een vliegtuig problemen met zijn gyroscopisch kompas. Wanneer de piloot de zon kon zien diende deze als referentie om de basis te vervoegen. Bijvoorbeeld: bij een QDM 270° om 12 uur 's middags zou de controleur als instructie geven: "hou de zon op 9 uur". Eens op deze initiële koers was het afwachten hoe de QDM varieerde. Als deze



Au cours des premières années de la Force aérienne, l'équipement des aides à la navigation tant des avions que des aérodromes est plus que

sommaire. Les appareils de fabrication anglaises ne disposent d'aucune aide électronique à la navigation. La radio de bord consiste en un émetteur récepteur disposant de quelques fréquences fixes identifiées par : « able, baker, charley, etc.. » selon l'alphabet militaire en usage.

Les aérodromes sont bien équipés d'un "homer". Ce "homer" consiste en un tube cathodique (CRT), du type PV-1-B, qui est relié à une antenne directionnelle. Cet équipement se trouve au centre de l'aérodrome et est confié à un opérateur. Lorsqu'un appareil émet sur la bonne fréquence, ce dernier peut lire sur le CRT la route magnétique (QDM) que le pilote doit suivre pour rejoindre la base. Cette information est transmise via une ligne directe au contrôleur d'approche. L'avion est ainsi ramené au-dessus de la base. Le contrôleur demande régulièrement au pilote d'émettre ce qui lui permet en fonction des variations du QDM de donner les corrections nécessaires pour ramener l'appareil sur un cap précis à l'aérodrome. Arrivé à la "verticale", la descente est entamée dans les nuages.

Cela se passe dans un secteur réservé, dénommé "safety lane". Chaque aérodrome dispose d'un secteur de montée ("climb out sector") dans le prolongement de la piste principale et d'une "safety lane" pour ramener l'avion en face de la piste principale d'atterrissage.

Le contrôleur s'arrange pour faire descendre initialement l'avion du côté droit de la "safety lane" jusqu'à deux tiers de sa hauteur. Il le fait virer ensuite vers la gauche, toujours en descente en direction de l'aérodrome de façon à permettre au pilote de terminer son vol en visuel. Cette procédure porte un nom... le QGH.

Mais tout ne se passe pas toujours comme prévu. On vole énormément et la plupart du temps, le contrôleur a la charge simultanée de plusieurs appareils. Par ailleurs, la plupart des pilotes sont jeunes et inexpérimentés. Les

vermeerderde moest het vliegtuig naar rechts verbeteren. In het andere geval naar links. De controleur vroeg aan de piloot om een "rate one" (een koersverandering van 3° per seconde) aan te houden. Met behulp van een chronometer gaf de controleur de nodige correcties tot wanneer de QDM min of meer constant bleef. Bijvoorbeeld: "turn right now, roll out now". Wanneer de zon niet zichtbaar was werd deze procedure van bij de aanvang toegepast, naargelang de variatie tussen de opeenvolgende QDM's.

De "homers" op de verschillende vliegvelden stonden rechtstreeks in verbinding met "Music". Music was een controlecentrum op het oude vliegveld van Evere. De piloten konden aan Music onder andere hun positie opvragen. De verschillende homers gaven dan aan Music hun QTE (de ware route gemeten vanuit de homer) door. Door triangulatie bepaalde Music vervolgens de positie. Het moet gezegd dat de resultaten over het algemeen niet denderend waren.

De eerste toestellen van Amerikaanse makelij (F-84-G en T-33) beschikten over een radiokompas. De piloten konden voortaan op de basissen waar een radiobaken aanwezig was zelf de basis vervoegen door middel van een "beacon let down". Dat verlichtte enigszins de werklust van de controleur, alhoewel de overgrote meerderheid van de piloten de voorkeur gaf aan de klassieke QGH om hun eigen werklust te verminderen. Het bereik van de radiobakens was trouwens beperkt. Zo waren de radioantennes van Tombeek nabij Waver een veel betere referentie om de basis Bevekom terug te vinden. Het dalen doorheen de wolken gebeurde dan meestal niet volgens het boekje. Gelukkig is er veel plaats in de lucht.

## De GCA

Omstreeks 1950 werden de eerste GCA's (ground controlled approach) geïnstalleerd. Dit was een enorme vooruitgang. Het was voortaan mogelijk om de vliegtuigen te laten landen volgens een "precision approach". Er waren twee types GCA: de CPN-4 en de MPN-11. Op technisch vlak verschilden zij in niets. De CPN-4 kon na een paar aanpassingen vervoerd worden door de toenmalige grootste Amerikaanse transportvliegtuigen. Maar hij was niet waterdicht in geval van hevige regen. De MPN-11 was wel waterdicht maar kon niet door de toenmalige vliegtuigen verplaatst worden.

Het GCA-systeem bestond uit twee aanhangwagens en functioneerde volledig autonoom. In de "power trailer" werd de nodige stroom opgewekt door middel van een krachtige zuigermotor die een generator aandreef. Dit zorgde voor het nodige lawaai. Het eigenlijke GCA-systeem was samengebracht in een tweede "procedure trailer". Het geheel werd opgelijnd naast de landingsbaan ter hoogte van het landingspunt.

De procedure trailer beschikte over drie plaatsen, zodat drie controleurs gelijktijdig konden worden ingeschakeld. Elke controleur beschikte over twee 12 inch CRT schermen; een PPI scherm (plan position indicator) en een PAR scherm (precision approach radar). Het bovenste scherm, de PPI, diende om de vliegtuigen initieel te identificeren en ze te leiden naar het punt vanwaar de eindnadering kon ingezet worden. De vliegtuigen werden geïdentificeerd door ze een koerscorrectie te geven naar een gewenste richting. Later werden de vliegtuigen en de GCA uitgerust met de IFF-SIF ("Identification Friend or Foe-Selective

instructions ne sont pas toujours suivies correctement ce qui provoque régulièrement des incidents. Il y a heureusement beaucoup d'espace en l'air.

Parfois, l'avion a des problèmes de gyrocompas. Lorsque le pilote est en vue du soleil, il sert de référence pour rejoindre la base. Par exemple, avec un QDM de 270°, à midi, le contrôleur inviterait le pilote de voler avec le soleil à ses 9h. Il suffit alors d'attendre une variation du QDM. Lorsqu'il augmente, l'avion doit virer à droite et s'il diminue, il faut virer à gauche. Pour les changements de cap, le contrôleur demande au pilote d'effectuer un virage « rate one » (soit 3° par seconde). À l'aide d'un chronomètre, le contrôleur donne les corrections nécessaires jusqu'à ce que le QDM reste plus ou moins constant. Par exemple : "turn right now, roll out now". Lorsque le soleil n'est pas visible, cette procédure est immédiatement appliquée en fonction des variations successives des QDM.

Les "homers" des différents aérodromes étaient en contact direct avec "Music". Music était un centre de contrôle situé sur l'ancien aérodrome d'Evere. Les pilotes pouvaient en principe contacter ce contrôle afin de connaître leur position. Les différents homers des bases transmettaient leur QTE (la route vraie mesurée du homer) ce qui, par triangulation, devait permettre à Music de déterminer la position de l'appareil. Les résultats étaient plus qu'approximatifs...

Les premiers avions américains (F-84G et T-33) étaient équipés d'un radiokompas. Dorénavant, les pilotes peuvent rejoindre de façon autonome les bases équipées d'une balise radio via un "beacon let down". Cette procédure va diminuer sensiblement la charge de travail des contrôleurs. La plupart des pilotes préféreront toutefois la procédure classique du QGH afin de diminuer leur propre charge de travail. Le rayon d'émission des balises était par ailleurs assez limité. C'est ainsi que les antennes radio de Tombeek près de Wavre était une bien meilleure référence pour retrouver la base de Beauvechain. Dans ce cas, la descente au travers des nuages n'avait rien de réglementaire. Heureusement, il y avait beaucoup d'espace en l'air.

## Le GCA

Les premiers GCA (Ground Controlled Approach) ont été installés vers les années 50. C'était un progrès énorme. Dorénavant, il sera possible de faire atterrir les avions via une "approche de précision". Il y avait deux types de GCA : le CPN-4 et MPN-11. Techniquement, il s'agit des deux mêmes équipements. Toutefois, moyennant quelques transformations, le CPN-4 peut être transporté par le plus grand transporteur américain de l'époque. Seul défaut, il ne résiste pas aux intempéries. Quant au MPN-11, il est étanche mais ne peut être transporté par les appareils de l'époque.

Le système GCA fonctionne de façon autonome. Il est composé de deux "trailers". Le "power trailer" fournit l'électricité nécessaire grâce à un puissant moteur à pistons qui entraîne une génératrice. C'est ce qui explique l'ambiance de travail fort bruyante. Le système GCA à proprement parlé se trouve dans un deuxième "procedure trailer". L'ensemble est aligné à proximité de la piste d'atterrissage à hauteur du « touchdown point ».

Le trailer "procédure" possède trois positions de contrôle. Chaque contrôleur dispose de deux écrans CRT de 12

Identification Feature"). Op vraag van de controleur werd de piloot geïdentificeerd door één, twee of drie streepjes boven de blip van het vliegtuig te laten verschijnen op het scherm van de controleur. Het ultrageheime IFF-SIF systeem aan boord beschikte over een verzegelde "destruct switch" (vernietigingsschakelaar). In geval de piloot het vliegtuig moest verlaten boven vijandelijk gebied werd hij vriendelijk verzocht om deze switch eerst over te halen. Niemand heeft ooit geweten wat er dan zou gebeuren.

Het PPI-scherm kon worden ingesteld op verschillende afstanden tussen vijf en dertig zeemijlen (nm). Een vliegtuig op 1000 voet kon geïdentificeerd worden op ongeveer 10 nm. Vanaf 2000 voet kon contact gemaakt worden tot maximum 20 nm. Op minder dan 5 nm werd het moeilijk om een vliegtuig te identificeren wegens "ground clutter" (grondinterferenties). Er bestonden wel systemen om dat te verminderen: de MTI (moving target indicator) maar dat werkte niet zeer afdoende.

De PAR omvatte een richtingsantenne en een hoogteantenne. De richtingsantenne bestreek een zone van een tiental graden links en rechts in het verlengde van de as van de landingsbaan tot op een afstand van plus minus acht mijl. De hoogteantenne scande dezelfde sector tot op een hoogte van ongeveer negen graden. Het PAR scherm was bijgevolg onderverdeeld in twee helften. Op de bovenste helft zag de controleur de positie van het vliegtuig ten opzichte van het verlengde van de as van de landingsbaan ("centerline") en op de onderste helft dezelfde positie ten opzichte van de "glide slope" (glijhelling). Teneinde de nauwkeurigheid te verhogen werd de voorstelling op het scherm zodanig aangepast, dat een verandering in azimuth van één graad op het terrein overeenkwam met een veel grotere variatie in azimuth op het scherm. Hetzelfde gold voor de glide slope voor wat betreft de variaties in hoogte. De centerline en de glide slope waren op het scherm aangebracht als referentie. De afstand ten opzichte van het "touch down point" (landingspunt) werd per nm aangeduid door "range markers". De schaal op het scherm werd groter naarmate het vliegtuig de landingsbaan naderde om de nauwkeurigheid te vergroten.

Eenmaal het vliegtuig min of meer opgelijnd was met de centerline praatte de controleur het vliegtuig letterlijk aan de grond. De nauwkeurigheid van de PAR was zodanig goed dat de controleur het vliegtuig kon volgen tot aan het begin van de landingsbaan. Hij gaf dan ook de nodige instructies tot aan de landing ofschoon hij de piloot verwittigde wanneer het vliegtuig de zogenaamde "GCA minima" bereikte vanwaar de nadering visueel moest verder gezet worden.

Gedurende tientallen jaren hebben GCA controleurs op de verschillende militaire vliegvelden ontelbare toestellen veilig aan de grond gebracht. Niettegenstaande zijn grote betrouwbaarheid, en het feit dat buiten een boordradio geen enkele bijkomende uitrusting op de vliegtuigen vereist was, kende de GCA maar een zeer matig succes in de burgerluchtvaart. Het was in die dagen inderdaad niet altijd gemakkelijk om in geval van incident of ongeval te bepalen wie in de fout gegaan was; de controleur of de piloot. Daarom werd de ILS zeer vlug de standaarduitrusting in de burgerluchtvaart.

pouces : un écran PPI (plan position indicator) et un écran PAR (precision approach radar). L'écran supérieur, le PPI, sert à l'identification initiale des appareils et à les guider vers le point final d'approche. Les avions sont identifiés en leur donnant une indication de cap à suivre. Par la suite, les avions et les radars seront équipés du système d'identification IFF-SIF (Identification Friend or Foe - Selective Identification Feature ». À la demande du contrôleur, le pilote était identifié en faisant apparaître sur l'écran un, deux ou trois tirets au-dessus du blip de l'avion. Le système ultrasecret IFF-SIF disposait d'un "destruct switch". Au cas où le pilote aurait été amené à s'éjecter en territoire ennemi, il était impératif d'enclencher ce switch. Personne n'a jamais su ce qui pouvait bien se passer après.

L'écran PPI pouvait être dimensionné sur différentes échelles, entre cinq et trente "nautical miles" (nm). Un avion se trouvant à 1.000 pieds pouvait être identifié vers les 10 nm. Un contact radar pouvait être établi jusqu'à maximum 20 nm à partir de 2.000 pieds. Le "ground clutter" empêchait une bonne identification en dessous de 5 nm. Il y avait moyen d'améliorer le contact notamment à l'aide du MTI (Moving Target Indicator), mais les résultats étaient peu satisfaisants.

Le PAR était composé d'une antenne directionnelle et d'une antenne mesurant la hauteur. L'antenne directionnelle couvrait une zone d'une dizaine de degrés de part et d'autre de l'axe de la piste d'atterrissage jusqu'à une distance de plus ou moins huit nm. En hauteur, l'antenne balayait le même secteur jusqu'à environ neuf degrés. L'écran PAR était donc divisé en deux moitiés. Dans la moitié supérieure, le contrôleur visualisait l'avion par rapport à l'axe de la piste (center line). Sur la partie inférieure, l'avion apparaissait par rapport au "glide slope". Afin d'augmenter la précision du guidage, la présentation sur l'écran a été adaptée de façon à ce qu'une variation en azimuth d'un degré apparaisse avec un beaucoup plus grand débattement sur l'écran. C'était également le cas pour les variations d'altitude sur le "glide slope". Center line et glide slope idéal figuraient comme référence sur l'écran. Les distances par rapport au "touch down point" apparaissaient à chaque nautique comme "range markers". L'échelle de l'écran varie au fur et à mesure que l'avion se rapproche de la piste afin d'augmenter la précision du guidage.

Lorsque l'avion est plus ou moins aligné sur la center line, le contrôleur va par un débit continu d'informations amener l'avion sur la piste. La précision du PAR était telle que le contrôleur pouvait suivre l'avion jusqu'en début de piste. Il continuait à fournir les instructions jusqu'à l'atterrissage bien qu'il ait déjà informé le pilote d'avoir passé les minima GCA, moment à partir duquel la phase visuelle d'atterrissage devait être entamée.

Pendant des dizaines d'années, les contrôleurs GCA ont permis à un nombre incalculable d'appareils d'atterrir en toute sécurité sur les différents aérodromes militaires. Malgré sa grande fiabilité et malgré qu'à part une radio, il ne faut aucun autre équipement à bord des appareils, le GCA n'a connu qu'un succès mitigé dans l'aviation civile. Il n'était pas toujours facile en cas d'incident ou accident de déterminer qui du pilote ou du contrôleur était fautif. Pour cette raison, l'ILS est rapidement devenu l'équipement standard dans l'aviation civile.

# 15 Wing Today



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 voornaamste feiten zich voorgedaan in de 15 Wing.**

## **BELTAD MINUSMA**

Op 13 mei heeft het Belgische detachement zijn opdracht aan de



Noorse luchtmacht overgedragen en op 16 mei is de CH-05 (Gysen, Kauffmann) terug in België geland, waarmee deze operatie werd beëindigd. Om de VN-operatie MINUSMA te ondersteunen, was er sinds mei 2018 constant een Belgische C-130 in Mali. Gezien de focus nu op de transitie naar de A400M gelegd zal worden, betekende die opdracht meteen de laatste grote internationale ontplooiing voor de C-130's.

In totaal werden ter plaatse een kleine 800 uren gevlogen waarbij meer dan 1650 ton cargo en bijna 9000 passagiers vervoerd werden. Good job!!

## **Tribute to 525 Sqn – ‘Invasion stripes’**

In april 1946 verhuisde het 525<sup>ste</sup> smaldeel en zijn Belgische bemanningen van Membury (Engeland) naar België op het vliegveld van Evère. Ter ere van dit ‘Belgische’ RAF 525<sup>ste</sup> smaldeel, heeft de schildersectie van de 15 Wing de CH-11 geschilderd. Deze speciale kleurstelling bestaat uit de goed zichtbare ‘Invasiestrepen’ die een eerbetoon zijn aan alle geallieerde transportbemanningen die actief waren tijdens de operatie Overlord in Normandië en de daaropvolgende optocht van de bevrijding van Europa.

## **Herdenking Operatie Overlord**

Op 9 juni heeft de CH-11 (Palms, Kauffmann) deelgenomen aan een massasprong ter herinnering van de operatie Overlord die op 6

**A côté des missions de réapprovisionnement hebdo-madaires 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.**

## **BELTAD MINUSMA**

Le 13 mai la Force aérienne norvégienne a repris la mission du détachement belge et le 16 mai le CH-05 (Gysen, Kauffmann) est rentré en Belgique, mettant ainsi un terme à cette opération. Pour supporter cette opération ONU, un C-130 belge a été déployé en permanence au Mali depuis mai 2018. Vu que maintenant l’accent sera mis sur la transition vers l’A400M, cette opération sonne également la fin d’un déploiement à grande échelle dans un contexte international pour les C-130.

Au total quelques 800 heures de vol ont été réalisées sur place lors desquelles plus de 1650 tonnes de fret et près de 9000 passagers ont été transportés. Good job !!

## **Tribute to 525 Sqn - ‘Invasion stripes’**

En avril 1946, la 525<sup>e</sup> escadrille et ses équipages belges quittent



Membury (Angleterre) pour la Belgique vers l’aérodrome d’Evère. Pour honorer cette 525<sup>e</sup> escadrille belge de la RAF, l’atelier de peinture du 15 Wing a repeint le CH-11. Cette livrée spéciale se compose des “ bandes d’invasion ” très visibles qui sont un hommage à tous les équipages de transport alliés qui ont donné tout ce qu’ils avaient pendant l’opération Overlord et plus tard pendant l’invasion de l’Europe.

## **Commémoration Opération Overlord**

Le 9 juin le CH-11 (Palms, Kauffmann) a participé à un parachutage de masse en commémoration de l’opération Overlord qui s’est

juni 1944 plaatsvond. De CH-11 maakte deel uit van de tweede golf waarbij 17 vliegtuigen van 5 verschillende nationaliteiten betrokken waren: 8 US C-130J, 6 US C-130H, 1 FR C-130, 1 FR C-160, 1 NL C-130 1 RO C-130 en onze BE C-130 allemaal geëscorteerd door 4 US F-15's.

Bij deze tweede golf moesten 980 Para's gedropt worden op de Dropping Zone (DZ) Iron Mike II in La Fièrre gelegen naast Sainte-Mère-Eglise.

De DZ is zo klein (kleiner dan Schaffen) dat slechts 12 Para's per keer langs 1 kant van het vliegtuig gedropt konden worden. Dit betekent dat alle vliegtuigen 5 keer boven de DZ zijn gevlogen. Het heeft ongeveer 1 uur geduurd om de 980 Para's, waaronder ook 55 Belgen van het Special Operations Regiment, aan de grond te krijgen. De massasprong kon op enorme interesse rekenen. Zo'n 120.000 mensen trokken naar La Fièrre om de parachutisten aan het werk te zien.

## Inhuldiging monument in Crépon (Normandië)

Op 23 mei is de A321 (Hanssens, Van Avermaet) naar Caen



gevlogen met een talrijke delegatie waaronder o.a. de Prince de Ligne vergezeld van de Generaals b.d. Van Caelenberghe, Mandl, De Brouwer en Audrit om deel te nemen aan een plechtigheid Belgian Overlord Wings en aan de inhuldiging van een monument door de Luchtcomponent in Crépon, vlakbij het allereerste vliegveld van waarop het Belgische 609<sup>th</sup> squadron opereerde tijdens de eerste uren van de landing. Bij die gelegenheid hebben F-16's van de twee nog in dienst zijnde smaldelen, 349 en 350, de plechtigheid overgevoerd.

## Koninklijke vluchten

Op 20 juni heeft een Embraer (Mollet, Davin) onze Koning naar Genève gebracht.

Op 9 juli heeft een Embraer (Vanhecke, Vandekerckhove) onze Vorsten naar Erfurt (Duitsland) gebracht voor een officieel bezoek aan de Duitse deelstaten Thüringen en Sachsen-Anhalt. Op 10 juli zijn ze via Leipzig terug naar ons land gevlogen.

Op 29 juli is onze Koning met een Embraer (Behets-Wydemans, Desnyder) vanuit Nantes naar België gevlogen voor een audiëntie in het Paleis te Brussel met de koninklijke informateurs de heren Didier Reynders en Johan Vande Lanotte.

Op 6 September is onze Koningin met een Embraer (Behets-Wydemans, Desnyder) naar Venetië gevlogen om daar de Biënnale van Venetië te bezoeken, één van de meest prestigieuze evenementen van hedendaagse kunst ter wereld.

## Bezoek Lux MOD

De Luxemburgse Minister van Defensie François Bausch heeft



déroulée le 6 juin 1944. Le CH-11 faisait partie de la deuxième vague dans laquelle 17 avions de 5 nationalités différentes étaient impliqués : 8 US C-130J, 6 US C-130H, 1 FR C-130, 1 FR C-160, 1 NL C-130 1 RO C-130 et notre BE C-130, tous escortés par 4 US F-15's.

Dans cette deuxième vague 980 Paras ont été droppés sur la zone de largage (DZ) Iron Mike II à La Fièrre située près de Sainte-Mère-Eglise.

La DZ est si petite (plus petite que Schaffen) que seulement 12 Paras pouvaient être largués d'un côté de l'avion à la fois. Cela signifie que tous les avions ont volé 5 fois au-dessus de la DZ. Il a fallu environ 1 heure pour dropper les 980 Paras, parmi lesquels 55 Belges du Special Operations Regiment. Ce parachutage de masse a pu compter sur un énorme intérêt. Quelque 120 000 personnes se sont rendues à La Fièrre pour voir les parachutistes à l'œuvre.

## Inauguration monument à Crépon (Normandie)

Le 23 mai l'A321 (Hanssens, Van Avermaet) s'est envolé pour Caen avec une importante délégation composée entre autres du Prince de Ligne et des Généraux e.r. Van Caelenberghe, Mandl, De Brouwer et Audrit pour participer à une cérémonie Belgian Overlord Wings ainsi qu'à l'inauguration d'un monument par la Composante aérienne à Crépon, proche du tout premier champ d'aviation d'où la 609<sup>e</sup> Esc belge opérait lors des premières heures du débarquement. A cette occasion des F-16 des deux escadrilles encore en service, les 349 et 350, ont survolé la cérémonie.

## Vois Royaux

Le 20 juin un Embraer (Mollet, Davin) a amené notre Roi à Genève.

Le 9 juillet un Embraer (Vanhecke, Vandekerckhove) s'est envolé pour Erfurt (Allemagne) où nos Souverains effectuaient une visite officielle aux Länder allemands de Thuringe et de Saxe-Anhalt. Retour le 10 juillet via Leipzig.

Le 29 juillet un Embraer (Behets-Wydemans, Desnyder) a ramené notre Roi de Nantes vers la Belgique où il recevait en audience



een bezoek gebracht aan de 15 Wing. Hij werd ingelicht over de integratie van de Luxemburgse bemanningen in het 20 Smd en de in plaats stelling van de toekomstige Lux A400M waarvan de aankomst in Melsbroek voorzien is in mei 2020).

### DA 900

Na bijna 25 jaar trouwe dienst en 16.199 vlieguren nemen wij afscheid van onze Falcon 900. Nu het toestel om economische



redenen uit de omloop genomen wordt, verdwijnt de executive langeafstandscapaciteit. Het dossier om deze capaciteit door een leasing over te nemen met modernere toestellen met een lagere ecologische voetafdruk, ligt op de tafel van de regering. Maar gezien de lopende zaken wordt momenteel geen beslissing genomen. Indien er geen koper zou gevonden worden is het Documentatiecentrum Dakota kandidaat om de Falcon 900 te recupereren, en naast de drie bestaande toestellen in Kwartier Groenveld tentoon te stellen.

### Beach landing

Op 10 juli is de CH-07 (Craps, Matton) op een geïmproviseerde landingstrip van 3000 Ft op een strand van Rømø in Denemarken geland en dit in het kader van de 'Transport Weapons Instructor Course' gevolgd door de crew in Leeuwarden.

### Défilé 21 juli

Dit jaar hebben 3 C-130's, 1 Embraer en de A321 aan het luchtdéfilé deelgenomen. De CH-11 met de 'invasiestrepen' leidde de formatie.

### Bevelsovergave 15 W LuTpt

Op 25 september is de Base Commander de Kolonel Vlieger Tanguy Flamant vervangen door de Kolonel Vlieger Stafbrevethouder Frank Vandenbussche. Wij wensen hen veel succes in hun nieuwe functies.

Kolonel Vlieger Stafbrevethouder Frank Vandenbussche werd op 25 december 1970 geboren te Kortrijk. Na zijn middelbare studies aan het Sint-Jan Berchmanscollege te Brussel, studeert hij eerst in de afdeling Intermachten van de Koninklijke Kadettenschool te Lier, alvorens in 1989 de 129<sup>ste</sup> promotie Alle Wapens van de Koninklijke Militaire School te vervoegen.

In 1993 studeert hij af als Licentiaat in de Militaire en Luchtvaartwetenschappen waarna hij zijn vliegopleiding voltooit op SF260 Marchetti en Alpha Jet om in mei 1995 zijn vleugels te krijgen. Na het behalen van het hoger vliegbrevet, gaat hij naar Tucson, Arizona om er de opleiding tot gevechtspiloot op F-16 te doorlopen in de 162<sup>nd</sup> Fighter Wing.

Begin 1997 vervoegt hij het 349<sup>ste</sup> Jachtstaldeel in de 10<sup>de</sup> Tactische Wing te Kleine Brogel. De vijf daaropvolgende jaren behaalt hij alle kwalificaties en wordt hij Flight Commander. In deze periode neemt hij naast de talrijke oefeningen en ontplooiingen ook deel aan de NAVO-operaties Allied Force en Joint Guardian boven ex-Joegoslavië.

Na de cursus Kandidaat Hoger Officier, keert hij in 2002 terug naar

au Palais de Bruxelles les informateurs royaux Messieurs Didier Reynders et Johan Vande Lanotte.

Le 6 Septembre notre Reine s'est envolée en Embraer (Behets-Wydemans, Desnyder) vers Venise pour y visiter la Biennale de Venise, un des principaux événements d'art contemporain au monde.

### Visite MOD Lux

Le Ministre de la Défense luxembourgeois François Bausch a effectué une visite au 15 Wing. Il a été informé sur l'intégration des équipages luxembourgeois dans la 20 Esc ainsi que sur la mise en place du futur A400M Luxembourgeois dont l'arrivée à Melsbroek est prévue en mai 2020.

### DA 900

Après presque 25 ans de loyaux services et 16199 heures de vol, nous disons au revoir à notre Falcon 900. Maintenant que l'avion a été mis hors service pour des raisons économiques, notre capacité exécutive long-courrier disparaît. Le dossier de la prise en charge de cette capacité par le biais d'un leasing avec des appareils plus modernes et à moindre empreinte écologique est sur la table du gouvernement. Toutefois, compte tenu de la situation actuelle des affaires courantes, aucune décision n'est prise pour le moment.

Si l'il n'y aurait pas d'acheteur, le Centre de documentation Dakota serait candidat pour récupérer le Falcon 900 et l'exposer au Quartier Groenveld à côté des trois avions existants.

### Beach landing

Le 10 juillet le CH-07 (Craps, Matton) a atterri sur une piste



d'atterrissage improvisée de 3000 pieds sur une plage de Rømø au Danemark et ceci dans le cadre d'un 'Transport Weapons Instructor Course' suivi par l'équipage à Leeuwarden.

### Défilé 21 juillet

Cette année, 3 C-130, 1 Embraer et l'A321 ont participé au défilé aérien. Le CH-11 muni de ses 'bandes d'invasion' était en tête de la formation.

### Remise de Commandement

Le 25 septembre le Commandant de la Base le Colonel Aviateur Tanguy Flamant a été remplacé par le Colonel Aviateur Breveté d'Etat-Major Frank Vandenbussche. Nous leur souhaitons beaucoup de succès dans leurs nouvelles fonctions.

Le Colonel Aviateur Breveté d'Etat-Major Frank Vandenbussche est né le 25 décembre 1970 à Courtrai. Après ses études secondaires au collège Sint-Jan Berchmans à Bruxelles, il rejoint l'École des Cadets Division Interforces à Lierre, avant d'intégrer l'École Royale Militaire en 1989 au sein de la 129<sup>ème</sup> promotion Toutes Armes.

het 349<sup>ste</sup> Jachtmaaldeel om er de functie van Officer Operaties op te nemen en o.a. de allereerste NAVO-ontplooiing naar de Baltische Staten voor te bereiden. In maart 2004, na zijn bevordering tot Majoor, vervoegt hij een eerste maal het hoofdkwartier.



In zijn eerste staffunctie is Majoor Vlieger Vandenbussche verantwoordelijk voor de training en operaties F-16 binnen de Luchtmachtstaf. In augustus schuift hij door naar de Algemene Directie Material Resources (DGMR) waar hij in de dienst Vliegende Systemen – Combat de brug legt tussen de operationele F-16 eenheden en de technisch-logistieke ondersteuning van de capaciteit. Hij vertegenwoordigt België in de verschillende operationele werkgroepen in het F-16 Multi-National Fighter Program en geeft er mee gestalte aan de verdere ontwikkeling van de wereldwijde F-16 vloot.

Vanaf 2003 combineert hij gedurende vier jaar zijn functies met deze van Ordonnansofficier van Prins Filip.

In juni 2008 behaalt hij het Hoger Stafbrevet aan het Defensie College in de Koninklijke Militaire School. Als Luitenant-kolonel Vlieger Stafbrevethouder keert hij terug naar de 10<sup>de</sup> Tactische Wing en wordt er commandant van het 349<sup>ste</sup> Jachtmaaldeel. In de zomer 2009 ontplooit hij gedurende 20 weken als bevelhebber van het Belgische F-16 detachement dat vanuit Kandahar Airfield de NAVO-operaties over Afghanistan ondersteunt.

In 2010 begint zijn tweede stafperiode in DGMR als overste van de dienst Vliegend Materieel – Training en UAV. In februari 2012 schuift hij door om de verantwoordelijkheid over de dienst Vliegend Materieel – Combat op te nemen. Gedurende meer dan drie jaar zal hij ondanks voortdurende budgettaire besparingen, de noodzakelijke investeringsprogramma's kunnen verwezenlijken om de Belgische F-16 vloot in coalitie operaties in te zetten.

In combinatie met zijn functies binnen DGMR ontplooit hij in 2013 als eerste Belgische officier naar het operatiecentrum te Al Udeid Airbase in Qatar om er de F-16 vluchten boven Afghanistan te coördineren. In 2015 gaat hij terug naar de CAOC in Al Udeid om als Red Card Holder de verantwoordelijkheid over de vluchten boven Irak op te nemen.

In september 2016 vervoegt hij de Luchtmachtstaf als Chef van de Divisie A5. Deze functie omvat o.a. de National Representative verantwoordelijkheden in het NAVO-evaluatie programma, maar vooral het uitstippelen van de lange en middellange termijnplanning voor de Luchtmacht. Hij zit de werkgroepen voor die de studies uitvoeren om de Strategische Visie 2030 op te stellen en uit te voeren, evenals de werkgroepen die de uitdaging van het slinkend personeelsbestand moeten aangaan.

In december 2017 wordt hij benoemd tot Kolonel Vlieger SBH en in januari 2018 vervoegt hij het NATO Defense College te Rome om er de 132<sup>nd</sup> Senior Course aan te vatten. Vervolgens wordt Kolonel Vlieger SBH Frank Vandenbussche gevraagd zich voor te bereiden op een nieuwe wending in zijn carrière zodat hij het commando over de 15<sup>de</sup> Wing Luchttransport kan opnemen. Na het behalen van de nodige vlieglicenties aan de Franse luchttransportschool te Avord, wacht hij op zijn finale conversie binnen de 15<sup>de</sup> Wing.

Kolonel Vlieger SBH Vandenbussche totaliseert meer dan 2600 vlieguren, 1700 vlieguren op F-16 waarvan 200 in operaties.

Frank Vandenbussche en zijn echtgenote Katia Doornaert hebben drie kinderen, Laurens (20), Andreas (18) en Beatrice (17), en wonen te Leuven (Vlaams-Brabant).

En 1993, il est diplômé en sciences militaires et aéronautiques et poursuit sa formation de pilote sur SF260 Marchetti puis Alpha Jet et obtient ses ailes en mai 1995. Après avoir obtenu le brevet supérieur de pilote, il part pour Tucson, Arizona afin de suivre la formation de pilote de chasse sur F-16 au sein du 162<sup>nd</sup> Fighter Wing.

Début 1997, il rejoint la 349<sup>ème</sup> Escadrille de Chasse au 10<sup>ème</sup> Wing Tactique de Kleine-Brogel. Durant les cinq années suivantes, il obtient toutes les qualifications nécessaires et devient Flight Commander. Il participe non seulement à de nombreux exercices et déploiements, mais également aux opérations de l'OTAN Allied Force et Joint Guardian en Ex-Yougoslavie.

Après avoir suivi le cours de Candidat Officier Supérieur, il retourne à la 349<sup>ème</sup> Escadrille de Chasse pour prendre en charge les responsabilités d'Officier Opérations et préparer entre autres le premier déploiement de l'OTAN dans les Pays Baltes. C'est en mars 2004, après sa promotion au grade de Major, qu'il rejoint une première fois l'Etat-major.

Durant sa première fonction, le Major Avi Vandenbussche est en charge de l'entraînement et des opérations F-16 au sein de l'Etat-Major de la Force Aérienne. En août, il fait mutation à la Direction Générale Material Resources (DGMR) au sein du service Systèmes Aéronautiques – Combat, dans lequel il assure la connexion entre les unités opérationnelles F-16 et le support technique et logistique de la capacité. Il représente la Belgique dans les différents groupes de travail opérationnels du Multi-National Fighter Program F-16 pour orienter le développement de la flotte mondiale de F-16.

A partir de 2003, il combine ses fonctions avec celle d'Officier d'Ordonnance du Prince Philippe, et ce pendant quatre ans.

En juin 2008, il obtient le Brevet Supérieur d'Etat-Major au sein du Collège de la Défense à l'Ecole Royale Militaire. Il retourne au 10<sup>ème</sup> Wing Tactique comme Lieutenant-colonel Aviateur Breveté d'Etat-Major et devient le commandant de la 349<sup>ème</sup> Escadrille de Chasse. En été 2009, durant 20 semaines, il commande le détachement F-16 belge qui, depuis l'aéroport de Kandahar, participe aux opérations de l'OTAN en Afghanistan.

En 2010, il débute son deuxième passage au sein de la DGMR comme chef du service Matériel Volant – Entraînement et UAV. En février 2012, il devient le chef du service Matériel Volant – Combat. Pendant plus de trois ans, malgré les restrictions budgétaires imposées, il parviendra à mettre en place les programmes d'investissements nécessaires afin de permettre à la flotte de F-16 belge d'être déployée et ainsi participer à des opérations conjointes. En plus de ses fonctions au sein de la DGMR, il est déployé en 2013 comme premier officier belge au centre des opérations à Al Udeid Airbase au Qatar, afin de coordonner les vols des F-16 belges en Afghanistan. En 2015, il retourne au CAOC à Al Udeid comme Red Card Holder pour reprendre la responsabilité des vols en Iraq.

En septembre 2016, il rejoint l'Etat-Major de la Force Aérienne comme chef de la Division A5. Cette fonction comprend entre autres les responsabilités du National Representative dans le programme d'évaluation de l'OTAN, mais surtout la planification des opérations à long et moyen terme pour la Force aérienne. Il préside les différents groupes de travail chargés de la préparation et de la mise en œuvre de la Vision Stratégique 2030, ainsi que les groupes de travail qui doivent relever le défi de la diminution des effectifs.

En décembre 2017, il est nommé au grade de Colonel Aviateur BEM, et en janvier 2018 il rejoint le NATO Defense College à Rome pour entamer le 132<sup>ème</sup> Senior Course. Par la suite, le Colonel Avi BEM Frank Vandenbussche doit se préparer pour un nouveau tournant dans sa carrière : reprendre le commandement du 15<sup>ème</sup> Wing de Transport Aérien. Après avoir obtenu les licences de pilote nécessaires à l'école de transport aérien française à Avord, il attend sa conversion définitive au sein du 15<sup>ème</sup> Wing.

Le Colonel Aviateur BEM Vandenbussche totalise plus de 2600 heures de vol, 1700 heures en F-16, dont plus de 200 en opération. Frank Vandenbussche et son épouse Katia Doornaert vivent à Louvain (Brabant Flamand) et ont trois enfants : Laurens (20 ans), Andreas (18 ans) et Beatrice (17 ans).



# Airborne Operations Locations

