



DAKOTA

News

79

Jan
2020

Last flight CH-03

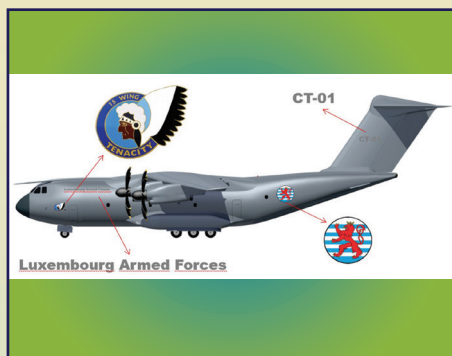


Coming soon : A400M

A dinghy in the tail
Melsbroek 1945

In dit nummer:

Dans ce numéro:



Blz 3-4
Page 3-4

Voorwoord
Editorial

Blz 5
Page 5

Inside Dakota

Blz 10
Page 10

De A400M komt er aan
Le A400M arrive bientôt

Blz 14
Page 14

Melsbroek op het einde van de oorlog
Melsbroek, à la fin de la guerre

Blz 20
Page 20

"Une barque sur l'océan" (a dinghy in the tail)

Blz 27

15 Wing Today

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

Redactie :

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

Layout : André Janssens

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

Foto's : Axel Vermeesch, archieven
Dakotacentrum, Tacha Hoeck,
Defensie, Carl Hermans

Druk : Graphius, Beersel

Verantwoordelijke Uitgever : Jacques
Lousberg

Adres:

15 Wing Luchttransport
Haachtsesteenweg 138
1820 Melsbroek
Tel : 02 4498711

e-mail : secretariaat@dakota15wing.be
Openingsuren: maandag & donderdag,
van 14 tot 17 u.

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" :
15 Euro te storten op rekening nr. IBAN
BE11 4381 0641 2148 van de VZW

Website : www.dakota15wing.be

**Revue périodique, éditée par
l'ASBL DAKOTA,
Centre de Documentation du 15
Wing**

Rédaction :

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

Layout : André Janssens

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

Photos : Axel Vermeesch, archives
Centre Dakota, Tacha Hoeck,
Défense, Carl Hermans

Imprimerie : Graphius, Beersel

Editeur responsable : Jacques Lousberg

Adresse:

Dakota - 15 Wing Transport Aérien
Haachtsesteenweg 138
1820 Melsbroek
Tél : 02 4498711

e-mail : secretariaat@dakota15wing.be
Heures d'ouverture: lundi & jeudi, de 14
à 17 hrs

Cotisation annuelle de membre "Dakota"
: 15 Euro à verser sur le compte IBAN
BE11 4381 0641 2148 au nom de l'ASBL

Website : www.dakota15wing.be

Woord van de voorzitter



Beste vrienden,

Ongeveer een half jaar geleden heb ik het voorzitterschap van onze vereniging overgenomen van LtGen Vl b.d. René Hoeben. In deze periode heb ik kunnen vaststellen welke enorme hoeveelheid werk de actieve leden verricht hebben in de bijna 25 jaar dat onze vereniging bestaat. Ik denk hierbij vooral aan de opzoekingen, catalogering en archivering van de vele documenten die de geschiedenis van de 15de Wing Luchttransport vertellen en aan de meer zichtbare restauratie van de historische vliegtuigen die ooit in de Wing gevlogen hebben. Wat ik uiteraard ook niet vergeet is het vele werk dat in, wat ik de huishouding zou noemen, gestoken werd. Daarbij denk ik aan het openhouden van de cafetaria, het onderhoud van onze lokalen en de administratie verbonden aan de vzw. Naast dit alles heb ik ook ontdekt met welk enthousiasme sommigen onder onze leden zich steeds opnieuw inzetten om de vele bezoekers te begeleiden en deze mensen de nodige uitleg te verschaffen.

Alle bovenvermelde activiteiten worden door wat wij onze "actieve" leden noemen verwezenlijkt. Zij doen dit op vrijwillige en onbezoldigde basis van thuis uit of in onze lokalen gedurende enkele uren per week of per maand. De meesten onder hen zetten zich al zeer lang in en sommigen zelfs al van bij het ontstaan van de vereniging. Een groot aantal onder hen nadert of is intussen op wat men een gezegende leeftijd pleegt te noemen en alhoewel ze het met niet zoveel woorden stellen laat dit zich toch ook voelen. Enkelingen hebben mij toevertrouwd dat het goed zou zijn indien we secondanten voor hen zouden vinden die mettertijd ook de taken volledig kunnen overnemen. Zelf zou ik er willen aan toevoegen dat dit ook zou getuigen van onze dankbaarheid en respect voor het vele werk dat zij reeds verricht hebben. Daarom doe ik in dit eerste voorwoord dat ik tot jullie richt ook een oproep aan alle leden, en vooral die van de jongere generaties om voor zover verenigbaar met jullie beroepsactiviteit, familielevens en andere sociale activiteiten, onze ploeg actieve leden te komen versterken en de "anciens" onder ons bij te staan en hun opvolging te verzekeren. Zij zullen er jullie dankbaar voor zijn en jullie verzekeren er het voortbestaan van de Dakota vzw mee.

Naar de toekomst toe mogen we een verrijking van ons patrimonium historische stukken met onderdelen van onze oude getrouwe C-130Hs, die zeer binnenkort volledig uit dienst genomen worden, verwachten. Naast de onderdelen hopen we uiteraard ook op termijn een C-130 aan de vloot historische toestellen te kunnen toevoegen. Er wordt eveneens uitgekeken naar wat met de uit dienst genomen DA900 gaat gebeuren. Het toestel staat op dit ogenblik te koop in zijn geheel of voor wisselstukken. We hebben toch onze interesse om het toestel in onze verzameling op te nemen aan de militaire overheid kenbaar gemaakt. Als voorzitter houd ik hierover contact met de bevelhebber 15 Wing. We hebben ook stappen ondernomen om de cockpit van een B727 te verwerven. De contacten met de huidige eigenaar die het vliegtuig zal laten verschrompen werden gelegd. Het is onze bedoeling deze cockpit die volledig is, esthetisch te restaureren en in het museum ten toon te stellen.

Ten slotte wil ik jullie aandacht vestigen op het nakende 25-jarige jubileum van de oprichting van het Dakota Documentatiecentrum vzw door wijlen Kol Vl b.d. Jo Huybens. Deze viering kan niet anders dan en moet gepaard gaan met een gepaste activiteit. De bestuursraad heeft dit dan ook al opgenomen in haar agenda en zal daarover op gepaste tijd communiceren. Ik wil jullie echter nu al vragen dit in herinnering te houden en verheug mij reeds op jullie grote aanwezigheid op het gebeuren.

Om af te sluiten beste vrienden....., dit nummer verschijnt wat laat om jullie nog de welgemeende wensen voor een gelukkig en voorspoedig 2020 toe te wensen, maar toch nog op tijd om te hopen dat jullie de eindejaarsfeesten goed overleefd hebben en dat jullie goede voornemens nog niet allemaal in de vergeethoek terecht gekomen zijn.

Jacques Lousberg
Kolonel Vlieger b.d.
Voorzitter

Mot du président



Chers amis,

Il y a environ six mois je reprenais la présidence de notre association, succédant ainsi au Lt Gén Avi e.r. René Houben, et constatais alors l'ampleur du travail fourni depuis près de vingt-cinq ans par les membres actifs de notre association. Je pense aux recherches, au catalogage et à l'archivage des multiples documents se rapportant à l'histoire du 15 Wing tout comme à cette autre activité, plus visible, à savoir la restauration d'avions historiques ayant volé pour le Wing. Il convient également de mentionner le travail d'exploitation de notre association comprenant le fonctionnement de la cafétéria, l'entretien de nos locaux et l'administration journalière et souligner l'enthousiasme de certains de nos membres toujours prêts à escorter nos visiteurs en leur fournissant les explications adéquates.

Toutes ces activités sont réalisées par ceux que nous appelons les membres 'actifs', travaillant quelques heures par semaine ou par mois sur base de volontariat non rémunéré, que ce soit de chez eux ou dans nos locaux. La plupart d'entre eux le font depuis de nombreuses années et certains même depuis la création de notre association. Plusieurs de ces bénévoles ont cependant atteint, ou presque, ce qu'il convient d'appeler un âge respectable et même s'il n'en parle qu'à demi-mot, le poids des ans se fait tout doucement sentir. Certains m'ont confié qu'ils se verraient volontiers attribuer un 'second' qui, avec le temps, pourrait reprendre leur tâche. Personnellement, je pense que ce faisant nous pourrions ainsi leur témoigner gratitude et respect pour le travail effectué. Je profite donc de mon premier éditorial pour lancer un appel à nos membres et plus précisément aux plus jeunes d'entre eux, pour autant que leur activités professionnelles, familiales et sociales le leur permettent. En rejoignant les membres actifs, ce dont nous leur serons reconnaissant, ils assureront non seulement le renfort et la relève de l'équipe mais garantiront la pérennité de l'asbl Dakota.

En ce qui concerne le futur, nous allons pouvoir enrichir notre patrimoine historique avec des éléments de nos bons vieux C-130H qui, comme chacun le sait, vont bientôt être retirés du service. Par ailleurs, sur le long terme, nous espérons pouvoir ajouter un C-130 à notre flotte d'avions historiques. Nous sommes également intéressés par un DA900 retiré du service et actuellement en vente soit dans son entièreté soit pour les pièces de rechange. Nous avons signalé aux autorités militaires notre souhait de joindre cet avion à notre collection et, en tant que président de notre association, je suis personnellement en contact avec le Comd. du 15 Wing à ce sujet. Nous avons également entamé des démarches pour obtenir le cockpit d'un B727 en négociant avec le propriétaire actuel qui le destine à la casse. Notre but est de restaurer esthétiquement ce cockpit (qui est complet) et de l'exposer dans notre musée.

Pour terminer, j'attire votre attention sur l'imminence du 25^{ème} anniversaire de la création du Centre de Documentation Dakota par le regretté Col Avi e.r. Jo Huybrechts. Il convient d'organiser un événement approprié pour célébrer ce jubilé et notre conseil d'administration vous communiquera les détails de cette manifestation en temps voulu. Je vous demande d'ores et déjà de garder ceci en mémoire et compte sur votre nombreuse présence.

Chers amis, je clôture en sachant que ce numéro paraîtra un peu tard pour vous souhaiter une bonne et heureuse année 2020 mais suffisamment à temps pour espérer que vous avez passé de bonnes fêtes de fin d'année et n'avez pas encore oublié vos bonnes intentions.

Jacques Lousberg
Colonel Avi e.r.
Président



Inside Dakota

Door Axel Vermeesch en Jos Ackermans

Activiteiten

In DN 78 hebben wij al de heel specifieke activiteit gemeld die Seviratus Aureus organiseerde op 29/08. Na de opschorten van de dienstplicht werd deze kring in 1998 opgericht door enkele actieve en reserveofficieren van de Luchtmacht om een band Leger-Natie te behouden.

Samen met hun dank voor de organisatie van deze briefing stuurden zij ons een heel genereuze gift als steun voor onze werking, waarvoor wij hen heel dankbaar zijn.

Sinds onze vorige DAKOTA News hebben wij 14 groepen mogen ontvangen, en zo kwamen een 600-tal bezoekers kennis maken met de 15 Wing, met onze vliegtuigen, ons documentatiecentrum, onze ontvangstruimte en onze vrijwilligers.

Wij vermelden graag specifiek volgende activiteiten die wij traditiegetrouw organiseerden:

21/09 - de "Dag van de Nieuwe Inwoners" (+/- 100 deelnemers)

11/10 - ons jaarlijks Breugelfeest met 75 inschrijvingen

25/10 - Remembrance Day; samen met 15 Wing en de Old Timers

28/11 - Avia Bestuurs- en Algemene vergadering

04/12 - ontvangst van St Niklaas en overhandiging van onze jaarlijkse gift en inhoud van ons spaarpotje

06/01-jaarlijkse "Cheese & Wine" voor onze gewaardeerde vrijwilligers.

Op **woensdag 20 november** nam Jos met een kleine DAKOTA-delegatie in de OLV-kerk te Kortenbergh afscheid van onze vriend en effectief lid Cdt VI b.d. Léon Hadermann, geboren op 4 juni 1931 en overleden op 11 november 2019. Vermits Léon na een gevarieerde carrière bij de Belgische Luchtmacht nog een bloeiende tweede carrière in de burgerluchtvaart uitbouwde, waren er heel wat (ex)collega's, vrienden en kennissen om zijn echtgenote Isabelle en de ganse familie te steunen bij dit droevig heengaan. Hieronder (met zijn akkoord, waarvoor onze dank) een ingekorte versie van de afscheidsspeech van GenMaj VI b.d. W. De Brouwer.

Léon was leerling-piloot in 1951, en ontving als één van de eersten zijn "Silver Wings" in USA in oktober 1952. Eerst was hij "fighter pilot" op Thunderjet en Thunderstreak

Par Axel Vermeesch et Jos Ackermans

Activités

Dans notre DN 78, nous avons déjà signalé l'activité très spécifique organisée par Seviratus Aureus le 29/08. Après la suspension du service militaire, ce cercle a été créé en 1998 par quelques officiers d'active et de réserve de la Force Aérienne pour maintenir un lien Armée-Nation.

Avec leurs remerciements pour l'organisation de ce briefing, ils nous ont fait parvenir un don très généreux pour soutenir notre centre, ce dont nous leur sommes très reconnaissants.

Depuis notre précédent DAKOTA News, nous avons reçu 14 groupes, et ainsi, environ 600 visiteurs ont appris à connaître le 15 Wing, nos avions, notre centre de documentation, notre aire d'accueil et nos bénévoles.

Je voudrais mentionner spécifiquement les activités suivantes que nous organisons traditionnellement :

21/09 - «Journée des nouveaux habitants» (+/- 100 participants)

11/10 - notre fête Breughélienne annuelle avec 75 inscriptions

25/10 - Remembrance Day organisé conjointement par le 15 Wing et les Old Timers

28/11 - AVIA : Conseil d'administration et assemblée générale

04/12 - Réception de la suite de St Nicolas et remise de notre contribution annuelle et du contenu de notre tirelire.

06/01-«Cheese & Wine» annuel pour nos bénévoles appréciés.

Le **mercredi 20 novembre**, dans l'église de Kortenbergh, Jos, avec une petite délégation du DAKOTA, a dit adieu à notre ami et membre effectif, le Cdt Avi e.r. Léon Hadermann, né le 4 juin 1931 et décédé le 11 novembre. Comme Léon, après une carrière variée à la Force Aérienne Belge, avait encore une deuxième riche carrière dans l'aviation civile, il y avait beaucoup de (anciens) collègues, amis et connaissances pour soutenir son épouse Isabelle et toute la famille dans ces tristes circonstances. Ci-dessous (avec son accord, ce dont nous le remercions) une version abrégée du discours d'adieu du GenMaj Avi. e.r. W. De Brouwer.

in Florennes. Nadien diende hij tot het einde van zijn militaire loopbaan in de 15 Wing te Melsbroek. Tijdens de evenementen in Congo 1960 voerde hij als boordcommandant op C-119 talrijke steunzendingen uit. In 1964 werd hij aangeduid om er, in het kader van de FATAC, de "acceptance flights" van een achttal (door USA aangeboden) DC-3's uit te voeren. In 1965 werd hij gedurende vijf maanden chef van het FATAC-detachement in Stanleystad. Tijdens een derde periode in 1966 vloog hij er 4 maanden op DC-4, en in 1967 werd hij opnieuw commandant van het FATAC-detachement in Stanleystad. Terug in Melsbroek deed hij zijn conversie als boordcommandant op DC-6, en vloog er in het 21 Smd tot in 1976, einde van zijn militaire loopbaan. Hij werd reserveofficier en bleef nog meer dan 20 jaar actief in het luchtvaartmilieu, acht jaar als "Ramp Manager" bij Belgavia en nadien 15 jaar, tot juli 1999, als "General Manager" van de vrachtdivisie bij Brucargo.

Tijdens zijn volledige loopbaan werden zijn aanpak, beroepsbekwaamheid en professionele ingesteldheid door iedereen ten zeerste gewaardeerd, en toch bleef hij steeds de joviale collega die altijd klaar stond voor een kwinkslag of een anekdote.

Hij bleef betrokken bij de Luchtmacht en werd lid van de Silver Wings, van de Dakota club en van de Old Timers van de 15 Wing te Melsbroek en was zeer vaak met Isabelle aanwezig op hun samenkomsten. Hij leverde ons ook ideeën, feiten en materie voor onze artikels in DAKOTA News, de Geschiedenis van de 15 Wing en ons boek over de FATAC.

Wij wensen onze vriend Léon een goede laatste vlucht en bieden zijn echtgenote en ganse familie ons medeleven aan bij dit droevig heengaan.



Léon était élève-pilote en 1951, et fut l'un des premiers à recevoir ses «Silver Wings» aux Etats-Unis en octobre 1952. D'abord il a piloté des Thunderjet et Thunderstreak à Florennes. Ensuite, il a servi au 15 Wing à Melsbroek jusqu'à

la fin de sa carrière militaire. Pendant les événements au Congo en 1960, il a effectué de nombreuses missions de soutien comme commandant de bord sur C-119. En 1964, il a été désigné pour effectuer les vols d'acceptation de huit DC-3 (offerts par les États-Unis) dans le cadre de la FATAC.

En 1965, il est devenu chef du détachement FATAC à Stanleyville pour cinq mois. Au cours d'une troisième période, en 1966, il y a volé pendant quatre mois sur DC-4 et, en 1967,

il est redevenu commandant du détachement de la FATAC à Stanleyville. De retour à Melsbroek, il a fait sa conversion comme commandant de bord sur DC-6, et a volé à la 21 Esc jusqu'en 1976, la fin de sa carrière militaire. Il est devenu officier de réserve et est resté actif dans le milieu de l'aviation pendant plus de 20 ans, huit ans comme "Ramp Manager" chez Belgavia, puis 15 ans, jusqu'en juillet 1999, comme "General Manager" de la division cargo à Brucargo. Tout au long de sa carrière, son approche, son professionnalisme et sa rigueur ont été très appréciés par tous, tandis qu'il restait constamment le collègue jovial, toujours prêt à raconter une blague ou une anecdote.

Il reste engagé dans la Force aérienne et devient membre des Silver Wings, du club Dakota et des Old Timers du 15 Wing à Melsbroek et assiste régulièrement, avec son épouse Isabelle, à leurs différentes rencontres. Il nous a également fourni des idées, des faits et du matériel pour nos articles dans le DAKOTA News, l'Histoire du 15 Wing et notre livre sur la FATAC.

Nous souhaitons à notre ami Léon un bon dernier vol et offrons nos condoléances à son épouse et à toute la famille pour ce triste départ.

Remembrance Day 15 Wing et Old Timers

Le vendredi 25 octobre, le 15 Wing, en collaboration avec les Old Timers, a organisé la «Journée du Souvenir» annuel pour commémorer les victimes d'accidents d'avion du 15 Wing, ainsi que les membres des Old Timers et le personnel du 15 Wing, décédés au cours de la dernière année. A. Vermeesch a représenté notre association lors d'une courte cérémonie au Groupe de vol, où le père du capitaine Gielen, commandant du CH-06 qui s'est écrasé le 15 juillet 1996 à Eindhoven, a déposé une gerbe. Ensuite, «Padre Eric» a dédié une messe commémorative dans la chapelle de Groenveld. Cette année, Hubert Verstraeten s'était assuré de la collaboration du chœur Sint-Maarten de Melsbroek avec F. Lantin à l'orgue. Après cette célébration, l'assistance s'est rendue au terrain de parade du mémorial. Après le discours du colonel G. Mariën, commandant en second du 15 Wing, l'hommage aux fleurs a commencé. Au nom





de notre association, notre nouveau président J. Lousberg et J. Ackermans, ont déposé une gerbe, tandis qu'une salve d'honneur résonna. Après l'hymne national, nos bénévoles se sont occupés d'une agréable réception dans notre salle de réunion. Enfin, les amateurs ont pu déguster la traditionnelle « moambe Congolaise » dans le mess du 15 Wing.

Restore-team : rafraichissement de notre Pembroke

Nos volontaires ont presque terminé la peinture/restauration du Pembroke RM7 avec lequel Eddy Merckx a été rapatrié le 13 septembre 1969 après sa chute dans le vélodrome de Blois. Il y a vingt ans déjà, Eddy a accepté le parrainage de cet avion, et nous avons l'intention de l'inviter bientôt dans notre Centre historique.

La firme CATARO a également terminé la peinture de notre C-119.

Visite de l'Angleterre

Le jeudi 26 septembre, nous avons reçu Hollie Cleaver et Chris Peters du «Shoot Aviation Ltd-Arcadia Art Department» de Londres. Cette société construit des maquettes d'avions à utiliser dans des films et des spectacles. Via internet, ils avaient découvert notre C-119 accessible au public ! Accompagnés de W. Vandijck et Bart Daems ils ont, pendant deux jours, pris des photos détaillées et fait des croquis informatiques de notre Flying Boxcar et ont étudié les

Remembrance Day 15 Wing en Old Timers

Op vrijdag 25 oktober organiseerde de 15 Wing, samen met de Old Timers de jaarlijkse "Remembrance Day" waarop de slachtoffers van ongevallen met vliegtuigen van de 15 Wing, alsook leden van de Old Timers en personeel van de 15 Wing die het voorbije jaar overleden zijn, worden herinnerd. A. Vermeesch vertegenwoordigde onze vereniging tijdens een korte plechtigheid bij de Vlieggroep, waar de vader van kapitein Gielen, boordcommandant van de CH-06 die op 15 juli 1996 neerstortte in Eindhoven, een bloemenkrans legde. Daarna droeg "Padre Eric" een herdenkingsmis op in de kapel van Groenveld. Hubert Verstraeten had dit jaar gezorgd voor medewerking van het Sint-Maarten-koor van Melsbroek met F. Lantin aan het orgel. Na deze viering trokken de aanwezigen naar het paradeplein aan het herdenkingsmonument. Na de toespraak van kolonel G. Mariën, tweede bevelhebber van de 15 Wing, begon de bloemenhulde. Onze nieuwe voorzitter J. Lousberg en J. Ackermans legden, tijdens afvuren van een eresaluut, een bloemtuil neer voor onze vereniging. Na het nationaal volkslied zorgden onze vrijwilligers voor



een gezellige receptie in onze ontmoetingsruimte. Tot slot konden de liefhebbers in de mess van de 15 Wing genieten van de traditionele "Congolese moambe".

Restore-team: onze Pembroke in een nieuw kleedje

Onze vrijwilligers zijn bijna klaar met het herschilderen/

schémas techniques dans notre bibliothèque. Ils nous ont envoyé un mot de remerciement, et espèrent revenir nous rendre visite.

Don d'un assemblage de bombe

Bart Daems a fait parvenir un "Wing Assembly Guided Bomb BSU-12/B for use on MK-82" endommagé au «Sensation Flight» à Brustem. Là, le Cdt Avi e.r. Marcel Depetter (ancien pilote de Mirage et de C-130) et son équipe ont complètement restauré le Mirage 5 BD 09.

restaureren van de Pembroke RM7 waarmee Eddy Merckx op 13 september 1969 gerepatriëerd werd na zijn val op de velodroom van Blois. Twintig jaar geleden heeft Eddy het peterschap van dit toestel aanvaard, en wij zijn van plan hem spoedig opnieuw uit te nodigen in ons Historisch Centrum. De firma CATARO beëindigde eveneens het schilderen van onze C-119.

Bezoek uit Engeland

Op donderdag 26 september ontvingen wij Hollie Cleaver en Chris Peters van de "Shoot Aviation Ltd-Arcadia Art Departement" uit Londen. Deze firma bouwt "mockups" van vliegtuigen voor gebruik in films en shows. Via internet kwamen ze bij ons terecht voor een toegankelijke C-119!



Onder begeleiding van W. Vandijck en Bart Daems maakten ze gedurende twee dagen detail-foto's en computerschetsen van onze Flying Boxcar en bestudeerden ze technische schema's in onze bibliotheek. Ze stuurden ons een bedankingsbriefje, en hopen ons nog eens te komen bezoeken.

Bom-assembly geschonken

Bart Daems zorgde ervoor dat een oude beschadigde "Wing Assembly Guided Bomb BSU-12/B for use on MK-82" geschonken werd aan "Sensation Flight" in Brustem. Daar heeft Cdt VI b.d. Marcel Depetter (gewezen Mirage- en C-130-piloot) met zijn team de Mirage 5 BD 09 helemaal gerestaureerd.

Lezers schrijven ons

Gustaaf Mertens, ancien 15 Wing, dankt ons voor het artikel "Staf Mertens, de horlogemaker van de 15 Wing" in DAKOTA News nr 78" maar stuurt ons volgende kleine rechtzetting: "In 1984 werd ik niet vervroegd op pensioen gesteld wegens gezondheid. Ik ben in 1984 zelf met pensioen gegaan wegens mijn gezondheid..."

René Van der Elst, ancien 15 Wing, laat ons weten: "Proficiat met jullie tijdschrift DAKOTA News, prachtig!... Nadat Staf Mertens mij nummer 78 had laten lezen heb ik mij onmiddellijk lid gemaakt. Steeds bereid om jullie helpen met informatie over de 15 Wing, maar mijn leeftijd laat niet toe naar Melsbroek te komen. Mijn tel is 014-426670.

Bill Tersago, ancien Luchtmacht: wijst erop dat onze Luchtmacht werd opgericht in 1946, en niet in 1947 zoals geschreven in "Geschiedenis van ons Luchtmacht uniform" in DAKOTA News nr. 78 blz. 23.



Des lecteurs nous écrivent

Gustaaf Mertens, ancien du 15 Wing, nous remercie pour l'article «Staf Mertens, l'horloger du 15 Wing » dans le DAKOTA News no. 78» mais nous envoie le petit erratum suivant : «En 1984, je n'ai pas été mis à la pension anticipée pour raisons de santé. J'ai moi-même pris ma retraite en 1984 à cause de ma santé...»

René Van der Elst, ancien du 15 Wing, nous fait savoir : « Félicitations pour votre magazine DAKOTA News, magnifique



... Après que Staf Mertens m'a laissé lire le numéro 78, je me suis immédiatement inscrit. Je suis toujours prêt à vous aider en fournissant des renseignements sur le 15 Wing, mais mon âge ne me permet plus de venir à Melsbroek. Mon N° Tf est 014-426670.

Bill Tersago, ancien Force Aérienne, souligne que notre Force Aérienne a été fondée en 1946, et non en 1947 comme repris dans «Historique de notre uniforme Force Aérienne» dans le DAKOTA News n° 78 page 23.



VZW DAKOTA dankt

Robert Verhegghen: Hij schonk ons zijn expeditie-verslag "Target BAKA, reis naar Katanga van 5 tot 12 september 2015" (drie albums). De vele foto's en de tekst geven een beeld van wat de zeven deelnemers aan de expeditie hebben gevoeld bij het (weer)zien van een groot deel van Congo en de basis van Kamina. Hij schonk ook een grote kaart "Congo Belge – Carte de Renseignements Aéronautiques" uitgegeven in 1959.

15 Wing Groep Maintenance: die ons een externe brandstoftank van C-130 (inhoud 1400 USG of 9100 Lbs) bezorgde.

Senioren Gym Boortmeerbeek: stortte op 24/10, na hun bezoek, 120 € op onze rekening "voor het Sint Niklaas fonds van de 15 Wing". Op 26/10 heeft Jos deze som natuurlijk doorgestort naar de kas bijzondere diensten - St Niklaas 15 Wing.

Mr Coeckelberghs: die ons het lederen wintervliegvest schonk van zijn vader die in de jaren 1950 piloot was in de 15 Wing.

Urbain Dewit, ancien van de 15 Wing, bezorgde ons "Aspects politiques et diplomatiques de l'intervention de Kolwezi en 1978". Deze studie werd in 1984 gemaakt door een leerling van de 120 Prom. KMS.

Mike Arren, redacteur van onze DAKOTA News: schonk ons vier prachtige fardes met foto's van de ontwikkeling van de A400M Atlas. Hij volgde de voorbije tien jaren de vooruitgang van dit toestel om onze rubriek "Atlas story" te kunnen schrijven.

Jean-Pierre «Pitou» Aerts, ancien 15 Wing: bracht meerdere technische boeken over DC-6, Merlin SW03, HS748 en C-130. Daarenboven schonk hij een twintigtal grote kleurenfoto's van C-130's in actie.

VAN STEELANT Yolande, KEISERS Ronny, DE SMEDT Florent, HUART Michel, DRICOT Lucien en NEOS Sint-Truiden voor hun milde giften.

ASBL DAKOTA remercie

Robert Verhegghen : Il nous a remis son rapport d'expédition «Target BAKA, reis naar Katanga van 5 tot 12 september 2015» (trois albums). Les nombreuses photos et le texte donnent une idée de ce que les sept participants de l'expédition ont ressenti en (re)voyant une grande partie du Congo et la base de Kamina. Il a également fait don d'une grande carte «Congo Belge - Carte de Renseignements Aéronautiques» émise en 1959.

Groupe de Maintenance du 15 Wing : qui nous a fourni un réservoir de carburant externe de C-130 (capacité de 1400 USG ou 9100 Lbs).

Senioren Gym Boortmeerbeek : le 24/10, après leur visite, ils ont déposé 120 € sur notre compte «pour le fonds Sint Niklaas du 15 Wing». Bien sûr, le 26/10, Jos a transféré cette somme à la caisse service spéciaux- St Nicolas du 15 Wing.

M. Coeckelberghs : qui nous a donné la veste de vol d'hiver en cuir de son père qui était pilote au 15 Wing dans les années 50.

Urbain Dewit, ancien du 15 Wing, nous a donné «Les aspects politiques et diplomatiques de l'intervention de Kolwezi en 1978». Cette étude a été réalisée en 1984 par un étudiant de la 120 Prom de l'ERM.

Mike Arren, rédacteur de notre DAKOTA News: nous a fait don de quatre belles fardes avec des photos du développement de l'Atlas A400M. Il a suivi l'évolution de cet avion au cours des dix dernières années pour pouvoir écrire notre rubrique «The Atlas story».

Jean-Pierre «Pitou» Aerts, ancien du 15 Wing: a apporté plusieurs livres techniques sur le DC-6, le Merlin SW03, le HS748 et le C-130. De plus, il a fait don d'une vingtaine de grandes photographies couleur du C-130 en action.

VAN STEELANT Yolande, KEISERS Ronny, DE SMEDT Florent, HUART Michel, DRICOT Lucien et NEOS Sint-Truiden pour leurs généreux dons.

De lang verwachte A400M komt er aan!

Jean-Louis Lejeune

De bouw van MSN 104 die het staartnummer CT-01 zal krijgen en Luxemburgse kokardes loopt op zijn einde. In de week van 16 tot 20 december werd het vliegtuig geschilderd. Op 6 februari 20 is de eerste testvlucht, uitgevoerd door Airbus, voorzien. Op 9 maart 20 is het begin van de aanvaardingsprocedure door de Luxemburgse en Belgische autoriteiten voorzien en op 4 mei zou het vliegtuig aan de gebruiker overhandigd worden. Het toestel zal dan onmiddellijk een "retrofit" ondergaan die ongeveer één maand zal duren om uiteindelijk half juni door een Belgische bemanning in Sevilla afgehaald te worden. Hij zal dan richting Brussel vliegen met een tussenstop in Luxemburg waar een C-130 komende van Melsbroek, met journalisten aan boord, hem daar zal verwelkomen. Na de voorstelling aan de aanwezige pers zullen beide toestellen samen richting Brussel vliegen. Dit zal het eerste van 3 de vliegtuigen zijn die in 2020 geleverd zullen worden. Drie anderen zullen in 2021 volgen, één in 2022 en het laatste in 2023. In 2020 worden

L'A400M tant attendu arrive!

Jean-Louis Lejeune

La construction du MSN 104, qui portera le numéro d'empennage CT-01 avec des cocardes luxembourgeoises, touche à sa fin. L'avion a été peint dans la semaine du 16 au 20 décembre.

Le premier vol d'essai, effectué par Airbus, est prévu pour le 6 février 20.

La réception par les autorités luxembourgeoises et belges devrait commencer le 9 mars 20 et l'avion devrait être remis à l'utilisateur le 4 mai. L'avion fera ensuite l'objet d'un retrofit immédiat qui prendra environ un mois, pour être récupéré par un équipage belge à Séville à la mi-juin. Il s'envolera ensuite pour Bruxelles avec une escale à Luxembourg où un C-130 en provenance de Melsbroek, avec des journalistes à bord, l'y accueillera. Après la présentation à la presse, les deux avions voleront ensemble vers Bruxelles.

Ce sera le premier de 3 avions qui seront livrés en 2020. Trois autres suivront en 2021, un en 2022 et le dernier en 2023. En 2020, l'avion sera livré dans la configuration batch 6, à partir de 2022 batch 7, étant la configuration finale. Les



de vliegtuigen in de configuratie batch 6 geleverd, vanaf 2022 batch 7, zijnde de finale configuratie. De modificaties batch 6 naar batch 7 zullen later in Melsbroek uitgevoerd kunnen worden. Het zijn voornamelijk aanpassingen aan de software van de zelfbescherming, para-dropping en de herbevoorrading van brandstof aan helikopters in vlucht. De komst van dit nieuw vliegtuigtype brengt vanzelfsprekend grote veranderingen op elk gebied met zich mee: organisatorisch, methodologisch, technisch, de opleiding en

modificaties du batch 6 au batch 7 seront effectuées plus tard à Melsbroek. Il s'agit principalement de modifications du logiciel d'autoprotection, de parachutage et de réapprovisionnement en carburant des hélicoptères en vol. L'arrivée de ce nouveau type d'avion entraîne évidemment des changements majeurs dans tous les domaines : organisationnel, méthodologique, technique, la formation et l'infrastructure.

Nous nous demandons dans quelle mesure le 15 Wing

	C-130H 	A400M 
Constructeur/Bouwer	Lockheed Martin	Airbus Defense and Space
Equipage/Bemanning	2 Pil + 1 FE + 1 LM	2 Pil + 1 LM
Dimensions/Afmetingen	L 29,8m x l 40,4m x h 11,4m	L 45,1m x l 42,4m x h 14,7m
Vitesse/Snelheid	335 mph (540 Km/h)	485 mph (780 Km/h)
Rayon d'action/Reikwijdte	3350 miles (5400 Km)	5400 miles (8700 Km)
Plafond	33000 Ft (10000 m)	37000 Ft (11000 m)
Capacité/Capaciteit	5+1 paletten (max 20T) 170 m³	7+2 paletten (Max 37T) 356 m³
Propulsion/Propulsie	4 turboprop T56-A-15 4910 ch Rolls Royce Allison	4 turboprop TP-400 11000 ch Europrop International

de infrastructuur.

Wij vroegen ons af in hoeverre de 15 Wing klaar is om deze nieuwe toestellen te ontvangen. Een ontmoeting met Kolonel Vlieger Bruno Beeckmans en Majoor van het Vliegwezen Gregory Bolle die beide belast zijn met de ontwikkeling van de capaciteit luchttransport in de schoot van COMOPSAIR, alsook met het kader van de 15 Wing kon hier een antwoord op geven. Hierbij een stand van zaken.

Infrastructuur

De bouw van het Maintenance-complex zal in maart 2020 van start gaan en het gebouw zou tegen eind 2021 opgeleverd moeten worden. Meer hierover in de rubriek '15 Wing today'. In de periode juni 20 – december 21 zal, indien nodig voor grote maintenance-activiteiten, een loods bij een burgermaatschappij op de site van de luchthaven Brussel-Nationaal gehuurd worden. In de Vlieggroep werd de conferentiezaal aangepast om de 'Mission planning and Restitution System A400M' te herbergen. Het is in deze cel dat de zendingen voorbereid zullen worden. De nodige apparatuur werd geïnstalleerd en de beveiligde informatica-connecties met Airbus gerealiseerd. Recentelijk werd ook de aanschaf van een 'Full Flight Simulator A400M' door de regering aanvaard. Een nieuw gebouw zal hiervoor naast het wapenmagazijn opgericht

était prêt à recevoir ces nouveaux appareils. Une rencontre avec le Colonel Aviateur Bruno Beeckmans et le Major d'Aviation Gregory Bolle qui sont tous deux responsables du développement de la capacité de transport aérien dans le cadre de COMOPSAIR ainsi qu'avec le cadre du 15 Wing a permis de répondre à cette question. Ci-après un état des lieux.

Infrastructure

La construction du complexe de Maintenance commencera en mars 2020 et le bâtiment devrait être terminé d'ici la fin de 2021. Pour en savoir plus à ce sujet, consultez la rubrique " 15 Wing today ". Pendant la période de juin 20 à décembre 21, si nécessaire pour des activités de maintenance importantes, un hangar sera loué à une société civile sur le site de l'aéroport de Bruxelles National. Au groupe de Vol, la salle de conférence a été adaptée pour accueillir le 'Mission planning and Restitution System



A400M'. C'est dans cette cellule que les missions seront préparées. L'équipement nécessaire a été installé et les connexions informatiques sécurisées avec Airbus ont été réalisées.

Récemment, l'achat d'un "Full Flight Simulator A400M" a également été accepté par le gouvernement. Un nouveau bâtiment sera construit à côté du magasin Armement. Les travaux seront planifiés de manière à ce que le NTC BELUX (Centre national de formation belgo-luxembourgeois) soit pleinement opérationnel d'ici juin 2022.

Formation des équipages et du personnel pour soutenir les opérations

Tant que le BELUX NTC ne sera pas opérationnel la formation pour le Type Rating initial des pilotes aura lieu à Séville. De plus, nous faisons déjà appel au simulateur de la Royal Air Force (RAF) pour déjà maintenant acquérir plus d'expérience. D'ici



worden. De werkzaamheden zullen worden ingepland zodat het BELUX NTC (Belgisch-Luxemburgs Nationaal Training Center) tegen juni 2022 volledig operationeel zal zijn.



Vorming van de bemanningen en het personeel voor de ondersteuning van de operaties

Zolang het BELUX NTC niet operationeel is zal de vorming voor de initiële Type Rating van de piloten in Sevilla plaats vinden. Daarnaast doen we eveneens beroep op de simulator van de Royal Air Force (RAF) om nu al ervaring op te doen. Tegen juni 2020 zullen 7 piloten en 6 loadmasters gevormd worden. Twaalf militairen voor de ondersteuning van de operaties (Ops Sp) krijgen in Melsbroek een opleiding door specialisten van Airbus. Een uitwisselingsprogramma van piloten en loadmasters met Groot-Brittannië werd eveneens op poten gezet: Jonas "Josse" Van Hellemont (Pil) en "Bart" Flipkens (LM) maken voor het ogenblik deel uit van de RAF.

Vorming van de technici

De materieelbeheerders op de Staf en het kader van het toekomstige Maintenance-smaldeel hebben recent hun vorming voltooid. Tijdens deze cursussen komen uiteraard de verschillende systemen van het vliegtuig aan bod, maar eveneens het MDS (Maintenance Data System) dat gebruikt zal worden voor de registratie en de opvolging van alle maintenance-activiteiten. In januari 2020 vertrekken 15 mekaniekers naar Sevilla voor een cursus van 3 maanden gevolgd door 5 avionics-specialisten in februari. De vorming van de overige techniekers zal dan geleidelijk plaatsvinden tot in 2022.

Onderhoudsschema

Het onderhoudsschema is een typisch Airbus-schema: kleine inspecties (A-checks) om de 6 maanden en zwaardere inspecties (C-checks) om de 2 jaar. De A-checks die maximaal 1 maand zouden duren en de C-checks Light die maximaal 2 maanden zouden duren, zullen door het smaldeel Maintenance in de 15 Wing uitgevoerd worden. De C-checks Heavy zullen door de industrie op een nog te bepalen locatie plaatsvinden.

Ondersteuning door de industrie (Entry Into Service (EIS) support)

Om het gebruik en het onderhouden van dit nieuw type vliegtuig vlot te laten verlopen, zal in de eerste maanden een versterkt team van Airbus in Melsbroek aanwezig zijn. Het

juin 2020, 7 piloten en 6 loadmasters seront formés. Douze militaires de soutien aux opérations (Ops Sp) seront formés à Melsbroek par des spécialistes d'Airbus. Un programme d'échange de pilotes et de loadmasters avec la Grande-Bretagne a également été mis en place : Jonas "Josse" Van Hellemont (P) et "Bart" Flipkens (LM) font actuellement partie de la RAF.

Formation des techniciens

Les gestionnaires de matériel à l'Etat-Major et le cadre de la future escadrille de Maintenance ont récemment terminé leur formation. Ces cours couvrent bien sûr les différents systèmes de l'avion, mais aussi le MDS (Maintenance Data System) qui sera utilisé pour l'enregistrement et le suivi de toutes les activités de maintenance. En janvier 2020, 15 mécaniciens partiront pour Séville pour un cours de 3 mois, suivis de 5 spécialistes en avionique en février. La formation des techniciens restants se fera ensuite progressivement jusqu'en 2022.

Schéma d'entretien

Le programme de maintenance est un programme typique d'Airbus : petites inspections (A-checks) tous les 6 mois et inspections plus importantes (C-checks) tous les 2 ans. Les A-checks, qui devraient durer au maximum 1 mois et les C-checks Light au maximum 2 mois, seront effectuées



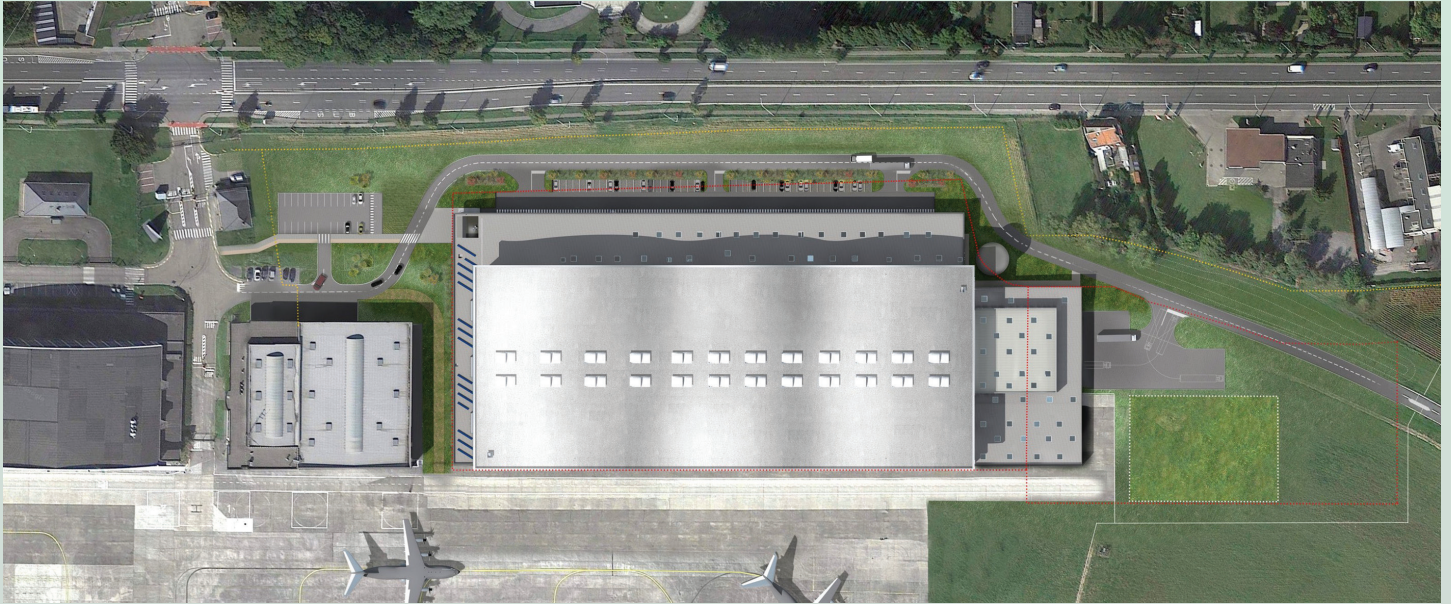
Kolonel vlieger Vandenbussche

Colonel aviateur Vandenbussche

par l'escadrille Maintenance du 15 Wing. Les C-checks Heavy seront effectués par l'industrie à un endroit encore à déterminer.

Support par l'industrie (Entry Into Service (EIS) Support)

Afin de faciliter l'utilisation et la maintenance de ce nouveau type d'avion, une équipe Airbus renforcée sera présente à Melsbroek au cours des premiers mois. Cette équipe d'environ 30 personnes assistera le personnel du 15 Wing dans tous les domaines : opérations, logistique, CIS et maintenance.



gaat over een ploeg van ongeveer 30 man die het personeel van de 15 Wing in alle domeinen zal bijstaan: operaties, logistiek, CIS en maintenance.

Wisselstukken en GSE (Ground Support Equipment)

Voor de ondersteuning van de A400M wordt een pool van wisselstukken beheerd door Airbus op verschillende plaatsen in Europa verdeeld ten voordele van alle gebruikers. Daarnaast wordt een eigen stock op de basis aangelegd. Deze wisselstukken worden voorlopig in de loods Blaton gestockeerd tot het Maintenance-complex beschikbaar zal zijn. Tankwagens van een grotere capaciteit werden al een paar jaar geleden in dienst genomen en aangepaste laadplatformen (capaciteit van 4 paletten) werden onlangs geleverd. Ook de toestellen om de vliegtuigen ijsvrij te maken (de-icing) dienen vervangen te worden daar de bestaande modellen de bovenkant van de staart van de A400M niet kunnen bereiken. De capaciteit van de huidige vliegtuigtrekkers is ook te laag. Het contract voor hun vervanging alsook voor een meerjarig open contract voor technische bijstand werd op 4 december ondertekend met de firma TLD Europa.

Ambitieniveau

De IOC (Initial Operating Capacity) zou 3 maanden na de levering van de CT-02 bereikt moeten worden. IOC betekent dat 6 bemanningen en 45 techniciers beschikbaar zullen zijn om logistieke vluchten en transport van passagiers in een onbedreigde omgeving uit te voeren. De vliegtuigen zullen niet langer dan twee weken ter plaatse blijven. Tegen de Uit Omloop Name (UON) van de C-130, Jan 2022, dient de A400M vloot de volledige operationele capaciteit te hebben opgebouwd om een NEO (Non-combattant Evacuation Operation) te kunnen verzekeren. De FOC (Final Operating Capacity-volledige operationele capaciteit) zal 1 jaar na de levering van de CT-08 bereikt worden. FOC betekent dat 21 bemanningen (waarvan 17 tactische) beschikbaar zijn om logistieke vluchten, transport van passagiers, medische evacuatie van zwaargewonden en tactische opdrachten in een onzekere omgeving uit te voeren. De maintenance zal haar volledige capaciteit bereikt hebben. Intensieve operaties zullen ondersteund kunnen worden door 4 vliegtuigen in meer dan één operatietoneel.

Pièces de rechange et GSE (Ground Support Equipment)

Pour soutenir l'A400M, un pool de pièces détachées géré par Airbus est distribué sur différents sites en Europe au profit de tous les utilisateurs. De plus, notre propre stock est constitué sur la base. Pour l'instant, ces pièces de rechange sont stockées dans le hangar Blaton jusqu'à ce que le complexe de Maintenance soit disponible.

Des camions-citernes d'une plus grande capacité ont été mis en service il y a quelques années et des plates-formes de chargement adaptées (capacité de 4 palettes) ont été livrées récemment. L'équipement de dégivrage doit également être remplacé car les modèles existants ne peuvent pas atteindre le haut de la queue de l'A400M.

La capacité des tracteurs d'avions actuels est également trop faible. Le contrat de remplacement de ceux-ci ainsi que d'un contrat ouvert pluriannuel pour assistance technique a été signé le 4 décembre dernier avec la firme TLD Europe.

Niveau d'ambition

L'IOC (Initial Operating Capacity - capacité opérationnelle initiale) devrait être atteinte 3 mois après la livraison du CT-02. IOC signifie que 6 équipages et 45 techniciens seront disponibles pour effectuer des vols logistiques et le transport des passagers dans un environnement sans menace. Les avions ne resteront pas sur place pendant plus de deux semaines.

Au retrait des C-130 en janvier 2022, la flotte d'A400M doit avoir atteint sa pleine capacité opérationnelle afin d'assurer une NEO (Non-combattant Evacuation Operation).

La FOC (Final Operating Capacity - capacité opérationnelle finale) sera atteinte 1 an après la livraison du CT-08. FOC signifie que 21 équipages (dont 17 tactiques) seront disponibles pour effectuer des vols logistiques, le transport de passagers, les évacuations médicales de blessés graves et les missions tactiques dans un environnement incertain. La maintenance aura atteint sa pleine capacité. Des opérations intensives pourront être appuyées par quatre aéronefs dans plus d'un théâtre d'opérations.

Melsbroek: de laatste maanden van de oorlog

Door Hubert Verstraeten

Melsbroek : les derniers mois de la guerre

Par Hubert Verstraeten
Traduction : Michel Mandl

Deel 1

Herdenkingen

In 2019 en in 2020 herdenken we een aantal gebeurtenissen met betrekking tot de Tweede Wereldoorlog.

Vijfenzeventig jaar geleden, hadden we de landing van de geallieerde troepen in Normandië, de bevrijding van ons land, het Ardennenoffensief en het einde van de oorlog. Eenvoudig is het allemaal niet geweest, heel wat inspanningen waren nodig om het eindresultaat te bereiken, met een enorm verlies aan menselijke slachtoffers.

Bij een van de acties, namelijk "Operatie Bodenplatte" genoemd, een Duitse tegenaanval in het kader van het Ardennenoffensief, op 1 januari 1945, deelde de vliegbasis Melsbroek zwaar in de klappen. In dit artikel willen we de gebeurtenissen nader bekijken.

Bij de herdenking van de landing in Normandië nam een van onze C-130, de CH-07 deel aan de luchtparade, voorzien van de witte invasiestrepen, als herinnering aan de Belgische deelname in het 525^{ste} Squadron. (RAF). Ook een oudgediende van onze DC-3-vloot de K-22 was er aanwezig.



Even ons geheugen opfrissen

We verplaatsen ons naar de jaren dertig. Onze militairen bekijken met argusogen de ontwikkelingen in Duitsland. Onze genietroepen krijgen de opdracht om een lijst op te stellen van mogelijke plaatsen die in aanmerking kwamen om eventueel een vliegveld aan te leggen. Onze Militaire Luchtvaart stelde niet veel voor, we hadden enkel éénmotorige defensieve toestellen.

Na de Duitse inval in Polen, september 1939, komt het project in een stroomversnelling. Een nieuwe lijst van 42 vliegvelden

Première partie

Commémorations

En 2019 ainsi qu'en 2020, nous commémorons une série d'événements ayant trait à la deuxième guerre mondiale.

Il y a 75 ans, les troupes alliées débarquaient en Normandie. Nous avons la libération du pays, l'offensive des Ardennes et la fin de la guerre. Ce ne fut pas simple. Que d'efforts furent nécessaires pour arriver au résultat final, avec d'énormes pertes en vies humaines.

Au cours d'une de ces actions, notamment le 1 janvier 1945, l'opération « Bodenplatte », une contre-offensive allemande dans le cadre de la Bataille des Ardennes, la base aérienne de Melsbroek a fortement souffert. Dans cet article, nous examinerons ces faits plus en détail.

Lors de la commémoration du débarquement en Normandie, le C-130 CH-07 était présent, marqué des trois bandes blanches d'invasion rappelant la présence d'aviateurs belges à la 525^e Escadrille. Un ancien serviteur de notre flotte DC-3 (le Dakota K-22) participait au défilé aérien.

Rafraichissons-nous un instant la mémoire

Nous sommes dans les années trente. Nos militaires observent avec beaucoup d'attention les développements à l'est de nos frontières, c'est-à-dire en Allemagne. Nos troupes du génie reçoivent la mission d'établir une liste d'emplacements qui pourraient éventuellement servir à la construction d'un aéroport. Notre Aéronautique Militaire ne représente pas grand-chose ; nous ne disposons que de quelques chasseurs monomoteurs.

Après l'invasion allemande en Pologne, en septembre 1939, ce projet se concrétise rapidement. Une nouvelle liste de 42 aéroports est proposée. Y figurent aussi les aéroports existants comme Haren-Evere, Deurne, Stene, etc., mais également de nombreuses nouvelles plaines.

Et le numéro 13 est une plaine située à Melsbroek, mais qui porte néanmoins le nom de Steenokkerzeel car les géomètres militaires ont tenu compte du clocher d'église le plus proche. Dans ce cas, ce sera l'église Saint-Rombaud de Steenokkerzeel au lieu de l'église Saint-Martin de Melsbroek. Les terres devant être expropriées appartiennent aux familles Baron Snoy, Davignon et Solvay. Ces terres étaient mises à disposition des agriculteurs locaux via un intendant. Au cours des mois d'octobre, novembre 1939, les locataires apprennent que leurs terres font l'objet d'une expropriation militaire. Après avoir examiné les documents d'époque, nous pouvons conclure que ces accords se sont déroulés correctement. C'est le Commandant Orta qui sera chargé au nom de l'Aéronautique belge (Troupe aéronautique auxiliaire

ligt op tafel. In deze lijst kwamen ook de reeds bestaande vliegvelden voor zoals Haren-Evere, Deurne, Stene enz., maar ook een aantal nieuwe velden. Nummer 13 op die lijst is een veld gelegen te Melsbroek, doch krijgt de benaming Steenokkerzeel omdat militaire landmeters rekening hielden met de kerktoeren die het dichtst bij het veld staat. In dit geval was dat de Sint Rumolduskerk van Steenokkerzeel in plaats van de Sint Martinuskerk van Melsbroek.



De te onteigenen gronden waren eigendom van de families Baron Snoy, Davingon en Solvay, zij verpachtten hun gronden via een rentmeester aan de lokale landbouwers. Oktober, november 1939 krijgen de pachters te horen dat hun gronden het voorwerp uitmaakten van een militaire onteigening. Na inzage van de documenten kunnen we besluiten dat de gesloten overeenkomsten correct zijn verlopen. Het was Commandant Orta die in naam van de Belgische Militaire Luchtvaart (Luchtvaarthulptroepen II° Groep 10° Escadrille) de onderhandelingen voerde.

Militairen, samen met burgerfirma's (o.a. Janssens uit Berchem), nivelleren de terreinen en zaaien gras. In het voorjaar 1940 is er de groene schijn van het uitgekomen gras, maar van enige infrastructuur valt er nog niets te bespeuren. In het kader van de Mobilisatie van het Belgische Leger is er een luchtafweer stelling aanwezig, de militairen zijn ingekwartierd bij burgers en in feestzalen. Vliegactiviteiten zijn onbestaande of zeer beperkt tot mei 1940.

10 mei 1940, begin van de oorlog, het voornaamste voorval is de noodlanding van een Duits toestel en de ontruiming van het vliegveld door de Belgische strijdkrachten.

De "Luftwaffe" gebruikt het terrein vooral voor de Slag om Engeland (periode juli - september 1940).

In oktober 1940 installeert, het met BR-20 uitgeruste bommenwerpers, "13^{de} Stormo" van de "Corpo Aero Italiano" zich eveneens te Melsbroek met als opdracht de "Luftwaffe" te helpen in de strijd tegen de RAF.

Begin januari verlaten ze het strijdtoneel met heel wat menselijke verliezen. Opzoeking in de zoekmachine in het Italiaanse Militaire Luchtvaart archief, gelegen aan het prachtig blauwe meer van Bracciano, kon ons bij het ingeven van de naam Melsbroek niet verder helpen. Onder de rubriek 13^{de} Stormo vonden we wel de inkwartiering terug te "Maelbruch", waarschijnlijk de fonetische uitspraak van Melsbroek.

Ondertussen gaat de uitbouw verder. Het is de "Reichs Arbeits Dienst" (RAD), een gemeenschapsdienst voor de 18 – 19 jarige Duitse onderdanen, die, samen met burgerfirma's, de werken uitvoeren zoals de aanleg van betonnen start- en landingsbanen, het oprichten van het luchthavengebouw en

II° Groupe 10° Escadrille) de mener les négociations.

Les terrains sont nivelés et ensemencés par les militaires aidés par des firmes civiles (notamment Janssens de Berchem). Au début de l'année 1940, les terres verdissent avec les premières touffes d'herbes, mais il n'est nullement question d'une infrastructure, de hangars ou de bâtiments. Dans le cadre de la mobilisation de l'Armée belge, une unité de défense aérienne s'y est implantée ; les militaires logent chez l'habitant et dans les salles de fêtes. Jusqu'au mois de mai 1940, il ne sera presque pas question d'activités aériennes.

10 mai 1940, début de la guerre. L'incident principal est l'atterrissage forcé d'un appareil allemand et le départ précipité des forces belges occupant l'aérodrome.

La Luftwaffe va occuper le terrain pendant la Bataille d'Angleterre (période de juillet-août-septembre 1940). Au mois d'octobre 1940, le 13^e Stormo du Corpo Aero Italiano débarque à Melsbroek avec des bombardier du type BR-20 pour aider la Luftwaffe dans son combat contre la RAF. Ils quitteront le théâtre d'opérations en janvier 1941, après avoir subi de lourdes pertes humaines. Les recherches effectuées auprès du centre militaire de l'aéronautique italienne à Bracciano ne nous ont pas permis d'obtenir plus de détails à ce sujet.

Entretemps, le développement de l'aérodrome se poursuit. Ce sont les hommes du RAD (Reichs Arbeit Dienst) – un organisme de service communautaire pour les jeunes Allemands de 18-19 ans – qui réalisent les travaux avec des firmes civiles. Il s'agit de la construction des pistes en béton, des installations aéroportuaires et du Quartier Groenveld.

Pour réaliser tous ces travaux, il a fallu effectuer des expropriations sur la commune de Humelgem (1941-1942). La construction d'une piste entre l'aérodrome de Melsbroek et Haren-Evere permet à l'occupant d'effectuer la maintenance des avions dans les ateliers de la SABCA, appelé à l'époque Erla Werke.

L'aérodrome est opérationnel sous l'appellation « Fliegerhorst 307 ». Sur le plan militaire, l'unité ne peut rivaliser avec des aérodromes comme Wevelgem – Saint-Trond – Le Culot



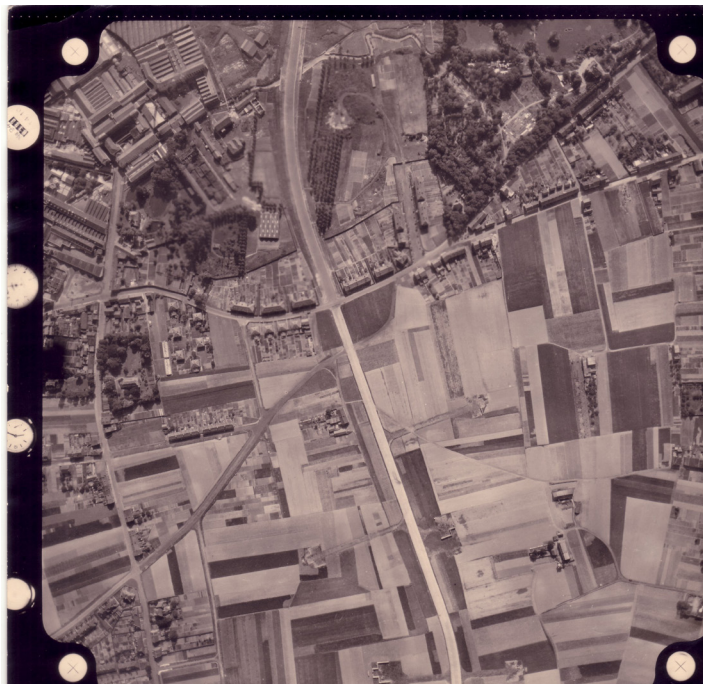
(Beauvechain) ou Florennes.

S'agissait-il pour l'occupant de construire un aérodrome militaire à la porte de Bruxelles ? Ou s'agissait-il du début de la construction d'un aérodrome civil ? Je dois peut-être revoir mon opinion à la lecture des rapports établis par les services de renseignement où il est question de l'arrivée de 200 (?) bombardiers ou de la présence de 600 pilotes à

de uitbouw van het Kwartier Groenveld.

Om het driehoekpatroon van de start- en landingsbanen te kunnen bouwen waren er oenteigeningen nodig in de deelgemeente Humelgem (1941 – 1942).

De aanleg van een baan tussen het vliegveld van Melsbroek en Haren-Evere geeft de bezetter de mogelijkheid om het onderhoud van de vliegtuigen te laten doorgaan in de



loodsen van SABCA te Evere, op dat ogenblik actief onder de naam Erla Werke.

Het vliegveld is operationeel onder de naam "Fliegerhorst 307". Op militair vlak is het de mindere in vergelijking met velden als Wevelgem – Sint-Truiden – Le Culot (Bevingen) – Florennes. Was het de bedoeling van de bezetter om een militair veld uit te bouwen bij de grootstad Brussel of was dit reeds het begin van de uitbouw van een burgerlijke luchthaven? Misschien moet ik mijn mening herzien bij het lezen van de berichten van de inlichtingendiensten waar sprake is van de aankomst van 200 (?) bommenwerpers of het verblijf van 600 piloten in Zaventem of de landing van 50 zsmotorige toestellen.

Veel operationele gegevens zijn er in de bestaande documentatie niet te vinden en dit omdat Melsbroek behandeld werd als een van de Brusselse vliegvelden zijnde Haren-Evere, Grimbergen en Melsbroek.

Ook de indeling van de Duitse Luftwaffe-eenheden maakt dit onderscheid niet altijd eenvoudig. Zo kan een "Kampfgeschwader" (KG meestal bommenwerpers) of "Jagdgeschwader" (JG jachtvliegtuigen) een "Stab" of "Gruppe" een onderkomen hebben te Melsbroek, een tweede "Gruppe" te Haren-Evere en een derde "Gruppe" te Creil (Frankrijk).

Sommige eenheden van het Afrika Korps hebben hier verbleven en kregen een aanpassing "Europese navigatie" en/of omscholing op een ander vliegtuigtype (Heinz Rökke). Verder zien we ook het "Fliegerregiment 53" hier doorkomen, en dan is er wel actie na het opstarten van operatie "Steinbock", het heropstarten van nachtelijke bombardementen op Londen.

Om een vliegveld operationeel te houden was er heel wat mankracht nodig. Heel wat burgers uit de wijde - ja zeer

Zaventem ou de l'atterrissage de 50 avions à six moteurs...

Nous ne disposons pas de beaucoup d'informations à ce sujet, la plupart des auteurs traitant Melsbroek au même titre que les autres aérodromes bruxellois, Haren-Evere et Grimbergen.

Par ailleurs, l'organisation des unités de la Luftwaffe ne permet pas toujours de s'y retrouver. Ainsi, un Kampfgeschwader (KG la plupart du temps des bombardiers) ou Jagdgeschwader (JG-chasseurs) un Stab ou Gruppe peuvent être déployés à Melsbroek, un deuxième Gruppe à Haren-Evere et un troisième Gruppe à Creil (France).

Certaines unités de l'Afrika Korps sont passées par Melsbroek pour y suivre un cours de « navigation européenne » et/ou y effectuer une transition sur un nouvel appareil (Heinz Rökke). Le Fliegerregiment 53 est également passé par Melsbroek, sans oublier les mouvements lors de l'opération « Steinbock » avec le redémarrage des bombardements de nuit à Londres.

Le maintien d'un aérodrome en état opérationnel nécessite pas mal de main d'œuvre. De nombreux civils des environs et au-delà seront mis au travail, et il faut comprendre environs... dans le sens large du terme.

Ainsi, il y a quelques années, j'ai rencontré des hommes et des femmes en provenance d'Anvers et de Nijlen travaillant dans l'industrie du diamant et qui faute de travail étaient employés par la « Baustelle ». Cet organisme était responsable des aménagements « verts » dans le cadre du camouflage de l'aérodrome. Les femmes étaient mises à l'ouvrage dans les cuisines, etc.

Certains groupements ayant des liens avec le Nouvel Ordre se trouvaient également sur l'aérodrome, comme le « NSKK », la section transport de la « Fabriekwacht », l'organisation de Christian Turcksin de Peutie, qui avait la charge de la surveillance des aérodromes dans la « Luftgau-Kommando Belgien-Nordfrankreich ».

Débarquement en Normandie

Finalement le 6 juin 1944, les Alliés débarquent. Après un rude et courageux combat dans la zone du débarquement, ils parviennent à percer les lignes allemandes. Dès lors l'avance des troupes alliées va s'accélérer. Paris est libéré et début septembre, c'est au tour de la Belgique d'être libérée de l'agresseur. L'ouest et le centre du pays sont libérés par les Anglais, les Canadiens et les Polonais. Les Américains sont à l'œuvre dans le sud. Bruxelles est libéré les 3 et 4 septembre. Des soldats britanniques effectuent une reconnaissance à l'aérodrome de Melsbroek. À part un câble métallique attaché à des explosifs en travers d'une des pistes, il n'y a pas vraiment de dégâts. Les bâtiments sont intacts et c'est également le cas des pistes. Pourtant, de nombreux témoins ont fait état d'explosions et d'importantes destructions. Le premier objectif des Alliés consistera à assurer le ravitaillement en carburant. Un pont aérien est organisé avec des appareils Wellington pour y amener des jerrycans de carburant.

Par jour, on notera quelque 70 vols essentiellement exécutés par les 77, 102, 346 et 347^e escadrille. Par vol, 165 jerrycans de 20 litres sont ainsi amenés à Melsbroek. Il faudra encore attendre plusieurs semaines avant que l'estuaire de l'Escaut ne soit libéré et que le port d'Anvers ne puisse être utilisé. Le pipeline reliant la Belgique à la Normandie ne rencontrera pas le succès escompté de par son utilisation frauduleuse. L'aérodrome est opérationnel après une petite semaine. Les avions Typhoon des 124 et 143^e Wing y atterrissent afin de

wijde omgeving - waren hier te werk gesteld, Zo sprak ik jaren geleden met mensen uit het Antwerpse en uit Nijlen, waar de diamantnijverheid op sterven na dood was, die hier kwamen werken bij de "Baustelle" die onder meer instond voor het verzorgen van het groenbeheer in het kader van de camouflage van het vliegveld. Vrouwen werden dan weer tewerkgesteld in de keukens enz.

Maar ook groepen met een link naar de "Nieuwe Ordebewegingen" hadden hier hun plaats. Zoals "NSKK" de transport en vervoersafdeling en de "Fabriekwacht" de organisatie van Christian Turcksin uit Peutie die instond voor de bewaking van de vliegvelden in het "Luftgau-Kommando Belgien-Nordfrankreich"

Landing Normandië

En eindelijk is het zover, 6 Juni 1944, de geallieerden komen eraan. Na een langdurige en moedige strijd in de landingszone is er uiteindelijk een doorbraak. En dan gaat het snel, Parijs bevrijd en begin september komt ons land aan de beurt. Het Westen en het midden van het land dankt zijn bevrijding aan de Engelsen, Canadezen en Polen. In het Zuiden doen de Amerikanen het werk. Op drie en vier september is Brussel bevrijd. Engelse soldaten doen een verkenningstocht naar het vliegveld van Melsbroek. Buiten een stalen kabel verbonden aan explosieven gespannen over een landingsbaan valt de schade al bij al nog mee. Geen vernietigde gebouwen of start en landingsbanen. Nochtans spraken heel wat ooggetuigen over geweldige ontploffingen en schade. De eerste opdracht is de brandstofvoorziening te verzekeren. Hiervoor starten ze een luchtbrug op met Wellington-vliegtuigen voor het overvliegen van jerrycans brandstof. Per dag waren er zeventig vluchten, voornamelijk gevlogen door het 77^{ste}, 102^{de}, 346^{ste} en 347^{ste} Squadron. Per vlucht werden 165 jerrycans van 20 liter overgevoerd. Het was nog even wachten vooraleer de Schelde-monding vrij was en de Antwerpse haven kon worden gebruikt. De "pipeline" naar Normandië voor de brandstofbevoorrading was door illegale aftappingen geen succes.

Na een kleine week was het vliegveld operationeel en landden hier de geallieerde Tyfoons van de 124 en de 143 Wing om de vijand, die zich had teruggetrokken rond het Albert kanaal omgeving Geel, te bestoken met raketten. Deze Wings zullen zich verplaatsen volgens de frontlijn en enkele dagen later landen ze op Deurne.

Het vliegveld te Melsbroek kreeg de code B-58, lang blijft het vliegveld niet onbenut en andere eenheden van Second Tactical Air Force (2TAF) vinden er hun onderkomen.

Second Tactical Air Force

Second TAF was een zeer grote luchtmacht eenheid, speciaal opgericht in het kader van een nakende landing, uitgerust voor het uitvoeren van uiteenlopende opdrachten. In de periode van 15 november 1943 tot 7 mei 1945 waren er vier groepen, met een onderverdeling van 31 Wings met 150 smaldelen operationeel. De gebruikte vliegtuigtypes waren Mustang, Spitfire, Tempest, Typhoon, Mosquito, Mitchell, Wellington, Boston, verbindingsvliegtuigen Auster en later Meteor.

Het Hoofdkwartier van 2TAF maakte gebruik van de infrastructuur van het vliegveld te Melsbroek. Tevens was hier de "34 Photo-Reconnaissance Wing" met het 16 Squadron. (Spitfire), 140 Squadron (Mosquito) en het 69^{ste} Squadron (Wellington) en de 139 Wing, eveneens met drie squadrons



pouvoir être mis en œuvre avec leurs roquettes contre un ennemi qui s'est replié près du Canal Albert aux environs de Geel. Ces unités se déplacent en fonction de l'évolution du front. Quelques jours plus tard, ils se retrouvent à Deurne. L'aérodrome de Melsbroek reçoit le nom code B-58. Il ne reste pas longtemps inoccupé. D'autres unités de la Second TAF (2nd TAF) vont s'y installer.

2nd Tactical Air Force

La 2nd TAF est une grande unité aérienne. Elle a spécialement été mise sur pied en vue du débarquement et l'exécution de nombreuses autres missions. Du 15 novembre 1943 au 7 mai 1945, elle se compose de quatre groupes comprenant 31 wings et un total de 150 escadrilles équipées d'avions Mustang, Spitfire, Tempest, Typhoon, Mosquito, Mitchell, Wellington, Boston, des avions de liaison Auster et plus tard de Meteor.

Le Quartier général de la 2nd TAF utilisait l'infrastructure aéroportuaire de Melsbroek. L'aérodrome hébergeait également le 34^e Wing « Photo-Reconnaissance » avec la 16^e (Spitfire) et la 140^e Escadrille (Mosquito) ainsi que le 69^e (Wellington) et le 139^e Wing, également composé de trois escadrilles : la 98^e, la 180^e et la 320^e. Le 139^e Wing était équipé des bombardiers légers B-25 Mitchell.

Trois pistes bétonnées et l'infrastructure disponible permettront l'exécution de toutes ces missions. Ces appareils (selon certaines sources, on compte jusqu'à 36 avions par escadrille de bombardiers) et leurs équipages ne pourront tous être hébergés sur l'aérodrome. C'est ainsi que de nombreux équipages seront logés dans des lieux publics, comme les écoles, les salles de fêtes, des fabriques inoccupées, voire chez des particuliers.

Mais, il n'y a pas que les membres d'équipage qui doivent être logés mais aussi les unités logistiques comme le « Mobile Signal Corps », le « 5205 Plant Sqd » et le « 3206 Servicing commando », ainsi que le « 50 Mobile signal unit », etc.

Dns l'Operations Record Book du 139^e Wing on peut lire que fin janvier 1945, l'unité comptait un total de 1.014 membres du personnel, dont 57 officiers. Ces chiffres ne tiennent pas compte de la 320^e Esc ni du « 6320 Service Echelon ». Nous n'avons pu établir pourquoi cette unité de la Marine néerlandaise n'avait pas été répertoriée. Il est à noter que les équipages de ces unités n'étaient pas admis au mess commun des officiers.

Le développement des photos et films ramenés par les avions de reconnaissance était assuré par le « Mobile Field

het 98^{ste}, het 180^{ste} en het 320^{ste}. De 139 Wing was uitgerust met de lichte bommenwerper type B-25 Mitchell.

Drie betonnen start- en landingsbanen en de verdere stenen infrastructuur aan gebouwen maakten het vliegveld geschikt voor het uitvoeren van hun opdracht. Het aantal vliegtuigen (per bommenwerper squadron waren er volgens sommige bronnen 36 toestellen) en de bijhorende bemanningen konden onmogelijk een onderkomen vinden op het vliegveld, daarom werden de bemanningen ondergebracht in officiële gebouwen zoals scholen, feestzalen, leegstaande fabrieken en ook bij particulieren.

En niet alleen de vliegtuigbemanningen moesten een onderkomen krijgen maar ook al de logistieke eenheden zoals het "Mobile Signal Corps" het "5205 Plant Squadron." "3206 Servicing commando", de "50th. Mobile Signal Unit", enz.

In het "Operations Record Book" van de 139 Wing vinden we dat er eind januari 1945 in de 139 Wing in het totaal 1014 manschappen waren, waaronder 57 officieren. Bij deze cijfers is er geen melding van het 320 Squadron en het 6320 "Service Echelon". Waarom deze Nederlandse Marine-eenheid niet is opgenomen in de cijfers is onbekend. Ook konden deze manschappen geen gebruik maken van de gemeenschappelijke mess.

Voor de ontwikkeling van de foto's en filmen, verkregen via de fotoverkenningsvliegtuigen, was er hier ook de "Mobile Field Photographic Section N° 7". Deze eenheid verbruikte voor de ontwikkeling van de foto's 7.000 liter water per dag. De foto's werden voornamelijk gebruikt voor het opsporen van mobiele lanceerinstallaties voor de "V-wapens"

Om al deze mensen te informeren en op de hoogte te houden en tevens de band met het thuisfront te behouden was er een lokaal uitgegeven krant ter beschikking met als titel "Over to You". Na de oorlog zal dezelfde titel gebruikt worden door de vereniging van oud-2 TAF leden. De Welfare dienst zorgt voor de nodige ontspanning.

De "Town-major" (een hogere officier) was verantwoordelijk voor de inkwartiering, eventuele schadegevallen aan woningen, verkeersongevallen tussen burgers en militairen, enz... Hij zorgde voor de naleving van de overeenkomsten, regels en reglementen gesloten tussen de Belgische regering en de geallieerden. Verantwoordelijk voor de wijde omgeving



van de basis B-58 was Major Howarth commandant van de 21^{ste} Area. Hij betrok met zijn Staf een herenhuis op de Steenweg naar Mechelen te Vilvoorde.

Basis B-58 draait op volle toeren. Ondertussen plannen de geallieerden een snelle doorbraak naar de bruggen over

Photographic Section N° 7 ». Pour le développement des films cette unité consommait 7.000 litres d'eau par jour. Ces photos servaient essentiellement au repérage des installations des lanceurs mobiles de « bombes V ».

C'est grâce à un journal local intitulé « Over to You » que tous ces hommes seront informés et garderont le contact avec la mère patrie. Après la guerre, ce même titre sera repris par l'association regroupant les anciens membres de la 2^e TAF. Quant au service Welfare, il est en charge des loisirs.

Le Town-major (un officier supérieur) est responsable du casernement. Les éventuels dégâts causés aux habitations, les accidents de voiture entre civils et militaires sont également de sa responsabilité. Il veille au respect des accords, règles et règlements fixés entre le gouvernement belge et les Alliés.

Le Major Howarth est le commandant de la 21 Area. Il est le responsable des grands environs de la base B-58. Il était logé avec son staff à la Chaussée allant de Malines à Vilvorde.

La base B-58 tourne à plein régime. Les Alliés ont planifié une avance rapide vers les ponts du Bas-Rhin aux Pays-Bas. Il s'agit de l'opération Market Garden. Malgré la mise en œuvre de milliers d'hommes, d'avions et de planeurs, l'opération se termine en catastrophe.

L'attaque des bombes volantes

Lorsque nous évoquons les bombes V, nous pensons immédiatement à Anvers où les premiers V1 font de nombreuses victimes le 7 octobre 1944. Malheureusement, la campagne ne prendra fin que le 30 mars 1945.

Le 23 octobre 1944, la chute d'une bombe V1 à proximité du périmètre de l'aérodrome a provoqué pas mal d'émois. L'arme est tombée sur la maison de la famille Bosmans de Steenokkerzeel tuant le père, la mère et la fille. L'endroit est facilement localisable près du stand de test moteur du C-130. Il existe également un dossier concernant la famille Huyberechts où il est question d'un impact de V1 dans le périmètre de l'aérodrome et ce le 23 octobre. Ils habitaient dans la meunerie près de l'aérodrome, en face des hangars Fromson.

Au début des attaques de V1, les points d'impact devaient rester secrets et devaient être traités comme tel à la suite d'une directive du Ministère de la Défense nationale (note N59 Secret 26-9-1944).

Il appartenait à la Gendarmerie de traiter le dossier. Sept différentes instances officielles devaient être informées et la Gendarmerie devait assurer la garde des restes de la bombe. Pour certaines communes, cette paperasserie administrative était une grande charge. C'est la raison pour laquelle des formulaires préimprimés étaient utilisés. Les impacts de bombes V1 au sein du périmètre de la base n'ont pu être retrouvés dans les archives. Il est probable que la Gendarmerie n'avait pas accès aux installations militaires.

Le fléau des armes V a presque perduré jusqu'à la fin de la guerre. Plusieurs bombes sont tombées dans les environs de l'aérodrome. On ne peut toutefois pas parler d'une attaque ciblée. Il s'agit sans doute plus d'armes égarées.

À lire les articles dans Over to You, ils eurent surtout un impact moral sur les hommes.

Bodenplatte

Au cours des derniers mois de 1944, les Alliés n'ont pas la chance de leur côté. À commencer par l'échec de l'opération Market Garden qui se répercute par une certaine lassitude au combat. Ensuite, il y a à la mi-décembre, la contre-offensive allemande dans les Ardennes. Une surprise totale avec une occupation substantielle de terrain par l'attaquant au cours des premiers jours de l'offensive. Les conditions

de Neder-Rijn in Nederland, gekend als operatie "Market Garden". Ondanks de inzet van duizenden manschappen, vliegtuigen en zweefvliegtuigen eindigt deze operatie catastrofaal.

Aanvallen "V Wapens"

Wanneer we het hebben over de "V-wapens" denken we aan Antwerpen waar het eerste "V-wapen" op 7 oktober 1944 dodelijke slachtoffers maakte. Jammer genoeg kwam er pas een einde aan de campagne op 30 maart 1945.

Het neerstorten op 23 oktober 1944, van een V1 vliegende bom juist naast de perimeter van het vliegveld zorgt voor heel wat paniek. Deze V1 kwam neer op het woonhuis van de familie Bosmans te Steenokkerzeel, vader, moeder en dochter kwamen om het leven. We kunnen de site best lokaliseren naast de huidige test-stand C-130 motoren.

Er is ook nog een dossier van de familie Huyberechts waarin sprake is van een V1- inslag binnen de perimeter van het vliegveld op datum van 22 oktober, Ze woonden in de maalterij nabij het vliegveld, rechtover de Fromson loodsen. In het begin waren de inslagen geheim en moesten als dusdanig, volgens een mededeling van het Ministerie van Landverdediging, als geheim worden beschouwd. (nota N59 Geheim 26-9-1944). De Rijkswacht was verantwoordelijk voor de afwerking van de dossiers. Zeven verschillende officiële diensten dienden op de hoogte te worden gebracht en het was ook de Rijkswacht die de teruggevonden brokstukken moesten bewaken.

Voor sommige gemeenten was deze administratie een ganse opdracht en daarom werden vooraf gedrukte formulieren gebruikt. De inslagen binnen de perimeter van het vliegveld zijn in de archieven niet terug te vinden. Waarschijnlijk had de Rijkswacht geen toegang tot de militaire installaties.

De gesel van de V-wapens duurde tot bijna het einde van de oorlog. Verschillende tuigen kwamen neer rond het vliegveld. Van een doelbewuste aanval was zeker geen sprake. Vermoedelijk waren het toestellen die uit koers waren geraakt.

Bij het nalezen van de artikels in "Over to You" hadden die aanvallen wel een morele impact op de manschappen.

Bodenplatte

In de laatste maanden van 1944, hadden de geallieerden het geluk niet aan hun zijde. Er was het mislukken van operatie "Market-Garden". Deze mislukking zorgde voor een zekere oorlogsmoeheid. Dan kwam midden december de Duitse tegenaanval in de Ardennen op gang. Een complete verrassing en de eerste dagen van het offensief boekten de aanvallers heel wat terreinwinst. De weeromstandigheden zijn ook niet gunstig, veel sneeuw en vrieskou maar ook een zeer lage bewolking zodat vliegtuigen geen luchtsteun kunnen geven. Niet alleen de geallieerde vliegtuigen moesten aan de grond blijven ook de "Luftwaffe" kon geen luchtsteun verlenen aan de Duitse tankaanvallen.

De "Luftwaffe" was sedert de landing in Normandië bijna niet meer operationeel geweest. Zelfs tijdens de door geallieerden als voorbereiding voor de landing uitgevoerde "transport campagne" met als doel het uitschakelen van spoorwegverbindingen (rangeerstations, bruggen, enz..) en de vliegvelden was hun reactie zeer beperkt. De oorzaak was niet het gebrek aan vliegtuigen, de productiecijfers lagen nog hoog, maar wel het gebrek aan gekwalificeerde piloten en brandstof.

Vervolg in Dakota News 80

météorologiques ne sont pas non plus favorables ; beaucoup de neige, le gel et des plafonds bas qui empêchent les avions d'assurer l'appui aérien.

Mais il n'y a pas que les avions alliés qui sont cloués au sol. La Luftwaffe n'est pas non plus en mesure de fournir l'appui aérien aux attaques des chars allemands.

La Luftwaffe n'a plus été opérationnelle depuis le



débarquement en Normandie. Même au cours de la campagne d'attaque des moyens de transport qui a précédé le débarquement en vue de la destruction des liaisons ferroviaires (gares de triage, ponts, etc.) et des aérodromes, leur réaction a été fort limitée.

La cause n'en était pas le manque de moyens avions, la production était toujours fort élevée, mais la Luftwaffe manque de pilotes et de carburant.



Me262 «Schwalbe»

Suite dans Dakota News 80

“Une barque sur l’Océan”

Door Paul Hopff

Paul Hopff
traduction Gilbert Desmet

“Une Barque sur l’Océan”, onderdeel van de orkestsuite “Miroirs” van Maurice Ravel. Neen, hier volgt geen muziekontleding, maar wel het verslag van een memorabele testvlucht in het kader van het C-130 Avionics Upgrade project voor de Belgische Luchtmacht. Het zou een vlucht worden die ik niet zo snel zal vergeten: het verband met de compositie van de Franse toondichter Ravel zal de lezer ook vlug duidelijk worden...

“Une Barque sur l’Océan”, pièce pour piano “Miroirs” de Maurice Ravel. Non, ce qui suit n’est pas une étude musicale mais bien le rapport d’un vol test mémorable dans le cadre du programme C-130 Avionics Upgrade pour la Force Aérienne Belge. C’est un vol que je n’oublierai pas de si vite : pour le lecteur, le lien avec la composition du poète français Ravel deviendra rapidement évident...

Januari 1996. Al meer dan 6 maanden zijn we met het vluchttestprogramma bezig. Vele problemen werden opgelost, maar enkele foutjes in de navigatiefilters dienen nog gecorrigeerd te worden. De software-ingenieurs van Honeywell denken de oplossing gevonden te hebben, maar kunnen, omwille van de aard van de mathematische filters, hun voorgestelde correcties niet op de testbank valideren. Er zit niets anders op dan een validatievlucht met een duur van minstens 10 uur te organiseren. Bovendien moet tijdens die vlucht een bepaald patroon gevlogen worden: bij voorkeur eerst 3 tot 4 uur in oost-west richting; vervolgens 2 tot 3 uur in noord-zuid richting; en tenslotte terug 3 tot 4 uur in west-oostelijke richting. Onnodig te zeggen dat dit boven het Europese vasteland niet kan. Daarom wordt een parkoers boven de Atlantische Oceaan uitgestippeld. Het hoger-beschreven patroon zal ergens in Schotland beginnen en in Bretagne eindigen. Met de verplaatsingen Brussel-Schotland en Bretagne-Brussel erbij, komen we gemakkelijk aan een totale vliegtijd van minimaal 10 uur.

Janvier 1996. Depuis plus de six mois déjà, nous poursuivons le programme d’essais en vol. Beaucoup de problèmes sont résolus, mais quelques corrections doivent encore être apportées aux filtres de navigation. Les ingénieurs software de Honeywell semblent avoir trouvé la solution, mais, vu la nature des filtres mathématiques, ils ne peuvent pas valider les corrections sur un banc de test. Il ne reste pas d’autre solution que d’organiser un vol de test d’une durée d’au moins 10 heures. De plus, durant ce vol il faudra suivre un schéma bien défini : de préférence 3 à 4 heures direction est-ouest, suivies de 2 à 3 heures sur un cap nord-sud et enfin, 3 à 4 heures sur un cap ouest-est. Il est inutile de dire que ceci n’est pas possible sur le continent européen. C’est pourquoi un parcours a été tracé au-dessus de l’Atlantique. Le schéma décrit ci-dessus débutera quelque part en Ecosse et se terminera en Bretagne. Avec les trajets Bruxelles – Ecosse et Bretagne – Bruxelles, nous arriverons facilement à une durée de vol de minimum 10 heures.



Samedi 20 janvier 1996. Zélés comme toujours, nous avons décidé d’effectuer ce vol un samedi de manière à consacrer cette fin de semaine de manière judicieuse ! « Nous », ce sont Jacques Lousberg, Jacques “Jackie” Lippens (tous deux Lt Col et pilotes sur ce vol), Marc Deneu (Flight Engineer), Johnny Broen (Loadmaster), Barry Buden et Ricky Cox (ingénieurs Honeywell), Olivier Dreumont (spécialiste système) et moi-même. Le nouveau système avionique est un système de navigation avec une précision qui dépasse largement toutes les exigences réglementaires applicables. Comme nous allons voler au-dessus de l’océan Atlantique et que nous travaillons finalement avec un système qui est toujours en phase de test et n’est donc pas certifié, le Lt Col Gilbert Desmet

Zaterdag 20 januari 1996. IJverig zoals steeds hebben we besloten de vlucht op deze zaterdag uit te voeren: kwestie van ons weekendje op een zinvolle wijze te besteden! "Wij", dat zijn Jacques Lousberg, Jacques "Jackie" Lippens (beiden Lt. Kol. en piloten op deze vlucht), Marc Deneu (Flight Engineer), Johnny Broen (Loadmaster), Barry Buden en Ricky Cox (ingenieurs Honeywell), Olivier Dreumont (systeemspecialist) en ikzelf. De nieuwe avionics vormen een volledig autonoom navigatiesysteem met een nauwkeurigheid die alle geldende reglementaire vereisten ver overtreft. Omdat



we vandaag echter boven de Atlantische Oceaan gaan en we uiteindelijk met een nieuw systeem werken dat zich nog steeds in een testfase bevindt en dus niet gecertificeerd is, gaat ook navigator Lt. Kol. Gilbert Desmet mee. Hij zal de vlucht over water nauwlettend opvolgen zoals dit vroeger gebeurde zonder een gesofistikeerd navigatiesysteem. Hij is ook de backup om ons veilig terug thuis te brengen mocht het navigatiesysteem falen. Belangrijk detail voor later: hij heeft een sextant meegenomen!

Start en climb-out zijn puur routine. Boven Heathrow zijn we op onze kruishoogte van 26.000 voet. Op weg naar Stornoway (Schotland) maken Olivier, Ricky en Barry achteraan in de cargo alles klaar voor een volledige datalogging. Tijdens de vlucht gaan we enkele gigabytes aan vluchtgegevens registreren. Het visueel waarnemen van enkele parameters tijdens de vlucht zelf zal trouwens al een eerste indicatie geven of de geïmplementeerde verbetering doeltreffend is. De vluchtleiding op de grond kan maar niet begrijpen wat ons bezielt om een vlucht Brussel-Brussel van meer dan 10 uur uit te voeren: telkens weer moeten we herhalen dat dit een "navigation test flight of a prototype aircraft" betreft. Ten noorden van Glasgow zijn we getuige van een mooie zonsopgang. Ik kan het weer niet laten en moet dit vereeuwigen.

Even "Shanwick" oproepen voor onze "Oceanic Clearance". Je moet weten dat boven de Oceaan de vluchtleiding puur proceduraal verloopt. Dit betekent dat de vliegtuigen niet per radar gevolgd (kunnen) worden, en zich bijgevolg zeer strikt aan het opgegeven vluchtschema moeten houden, zowel wat route, snelheid als hoogte betreft. Bovendien geeft de clearance een aantal meldingspunten op waarvan het overvliegen met behulp van de HF-radio's moet gemeld worden aan "Shanwick" (samentrekking van Shannon en Prestwick, de twee centra die het verkeer op dit oostelijk deel van de Atlantische Oceaan beheren).

Go West!

Volledig conform met ons vluchtplan komen we verticaal boven Stornoway, een eiland van de Hebridengroep. Onwillekeurig denk ik aan de gelijknamige concert-

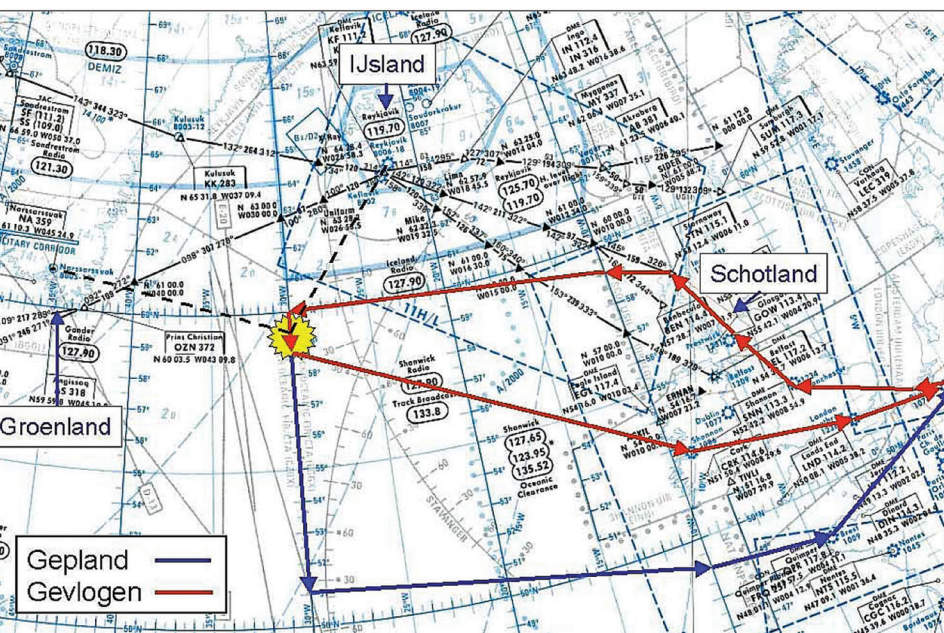
nous accompagne en tant que navigateur. Il suivra le vol de près comme cela se passait auparavant sans système de navigation sophistiqué. Il est aussi notre moyen de secours si le système de navigation devait montrer une défaillance. Détail important pour après, il a emporté un sextant avec lui. Start et climb-out sans problème. En passant Heathrow, nous sommes à notre altitude de croisière soit 26.000 pieds. Dans le cargo, en route vers Stornoway (Ecosse) Olivier, Ricky et Barry se préparent à effectuer un enregistrement complet des données. Pendant la mission, nous enregistrerons plusieurs gigabits de données de vol. L'observation visuelle de quelques paramètres pendant le vol nous permettra déjà de se faire une première idée pour évaluer si les améliorations appliquées sont efficaces. Le contrôle aérien au sol ne comprend pas très bien ce qui nous prend d'effectuer un vol Bruxelles – Bruxelles de plus de 10 heures. Nous devons chaque fois répéter qu'il s'agit d'un "navigation test flight of a prototype aircraft". Au nord de Glasgow nous sommes les témoins d'un magnifique lever de soleil. Je n'ai pas pu m'empêcher de l'immortaliser. C'est le moment d'appeler "Shanwick" pour obtenir notre "Oceanic Clearance". Vous devez savoir qu'au-dessus de l'océan, le contrôle aérien est purement procédural. Ceci veut dire que les avions ne sont pas (ne peuvent pas être) suivis par radar. Ils doivent donc respecter un schéma très strict tant en matière de route, de vitesse que d'altitude. La « clearance » donne en plus des points de report auxquels il convient de contacter "Shanwick" par radio HF (contraction entre Shannon et Prestwick les deux centres qui gèrent le trafic dans cette partie orientale de l'océan Atlantique).

Go West!

Nous arrivons à la verticale de Stornoway en toute conformité avec notre plan de vol. C'est une ville située sur Lewis, dans



les Hébrides extérieures en Écosse. Instinctivement, je pense au nom éponyme du concert d'ouverture de Felix Mendelssohn : si les Hébrides peuvent inspirer une si belle musique, alors, ce qui se trouve en-dessous de nous doit être incroyablement beau ; ce sera de toute façon pour une autre fois...A partir de la balise radio VOR locale nous commençons notre premier « leg » vers l'entry-point de la zone MNPS nord atlantique : 59°N10°W. A partir de là, un track direct vers un point situé à 60°N 30°O à peu près à mi-chemin entre l'Ecosse et le Labrador. Inutile de dire que



ouverture van Felix Mendelssohn: als de Hebriden je inspiratie geven om zo'n prachtige muziek te componeren, dan moet het beneden ons beslist onbeschrijfelijk mooi zijn; 't zal toch voor een andere keer zijn... Vanaf het lokale VOR-radiobaken begint onze eerste "leg" naar het entry-point van de noordatlantische MNPS-zone (Minimum Navigation Performance Specification): 59°N10°W en vervolgens de directe track tot een punt gelegen op 60°N30°W, zo ongeveer halverwege tussen Schotland en Labrador. Onnodig te zeggen dat dit alles op automatische piloot gaat gevlogen worden. Vooraan in de cockpit is de werkdruk dan ook gedaald tot in de buurt van het absolute nulpunt: de piloten houden gewoon een oogje in het zeil en verzorgen de communicatie met Shanwick; de flight engineer checkt periodiek alle motorparameters en houdt het brandstofverbruik in de gaten. Tijd dus voor koffie, soep of een wandeling en aansluitend babbeltje met de ingenieurs aan het dataregistratiesysteem dat op een pallet in de cargo-ruimte gemonteerd staat.

Bijna drie uur later, en nog steeds rechtdoor vliegend, maken we mekaar bij wijze van spreken nog eens wakker: we gaan voor de verandering eens een bocht maken op het punt 60°N30°W! Ditmaal pal naar het zuiden. Ik maak gebruik van de kalmte in de cockpit om enkele foto's van de instrumenten in vlucht te maken.

Eens de relatieve sensatie van die eenzame bocht voorbij, keert de absolute rust (het woord stilte durf ik in die luidruchtige cockpit niet eens te gebruiken...) terug. Evenwel, niet meer voor lang...

Gedaan met de platte rust!

Plots een droge maar zeer hevige knal en dito schok, gevolgd door een onwaarschijnlijk trillen van het gehele vliegtuig! "Whoop, whoop, whoop": de automatische piloot signaleert dat hij zichzelf uitgeschakeld heeft; het vliegtuig begint onmiddellijk aan een vervaarlijke duikvlucht naar rechts! Jacques reduceert onmiddellijk de snelheid en slaagt er spoedig in het vliegtuig manueel terug onder controle te krijgen. Iedereen is plots weer springlevend! Jackie, die net achter in de cargoruimte was, komt ijlings terug naar de cockpit.

tout ceci sera volé en pilote automatique. A l'avant, dans le cockpit, la charge de travail a donc diminué jusqu'à peu près le zéro absolu : les pilotes gardent seulement un œil sur la progression du vol et assurent la communication avec Shanwick. Le « flight engineer » contrôle régulièrement tous les paramètres moteurs et surveille la consommation en carburant. C'est donc le moment venu pour un café, une soupe ou une petite ballade et un brin de causerie avec les ingénieurs auprès du système d'enregistrement des données qui a été monté sur une palette dans le cargo. Presque trois heures plus tard, nous volons toujours en ligne droite. Façon de parler, nous nous réveillons mutuellement : pour changer, nous allons effectuer un tournant au point 60°N 30°O ! Cette fois, plein sud. Je profite du calme dans le cockpit pour prendre quelques photos des instruments en vol.

Une fois la sensation relative de ce simple tournant passée, nous revenons au calme absolu (je ne peux vraiment pas employer le mot silence dans ce bruyant cockpit...). Néanmoins plus pour longtemps.

Fini la tranquillité !

Soudain, un très fort bang et le choc associé, suivi par un effrayant tremblement de tout l'avion ! "Whoop, whoop, whoop"; l'autopilote signale qu'il s'est lui-même déconnecté. L'avion commence immédiatement une effroyable descente vers la droite ! Jacques réduit aussitôt la vitesse et réussit rapidement à reprendre manuellement le contrôle de l'avion. Tout le monde est à nouveau bien réveillé ! Jackie qui était derrière dans le cargo, rejoint précipitamment le cockpit.

Marc peut rapidement confirmer qu'il n'y a rien aux



moteurs ni aux autres systèmes de bord. Une rapide inspection visuelle de l'avion n'apporte rien de plus. Il s'est pourtant passé quelque chose de grave ! Gilbert arrive à la brillante idée de connecter son sextant et de le configurer de manière adéquate : il peut alors inspecter le dessus de l'aile (qui sinon est invisible depuis le cockpit). Très vite, il rapporte que quelque chose est vertical sur l'aile droite. L'aileron de droite se serait complètement

Marc kan al snel bevestigen dat er niets mis is met de motoren en andere boordsystemen. Een vluchtige visuele inspectie van het vliegtuig levert ook al niets op. En toch moet er iets ernstigs gebeurd zijn! Gilbert komt op het lumineuze idee om zijn sextant aan te sluiten op de hiervoor voorziene inrichting: hiermee kan hij de (anders vanuit het vliegtuig onzichtbare) bovenkant van de vleugel inspecteren. Al spoedig meldt hij dat er op de rechtervleugel iets rechtop staat. Zou het rechter rolroer volledig verticaal naar boven uitgeslagen zijn? Jacques en ik bekijken mekaar en schudden quasi ogenblikkelijk en simultaan 'neen' met het hoofd: dit kan niet, anders hadden we de controle van het vliegtuig al lang verloren...

"C/O, er hangt nen boot in de staart!"



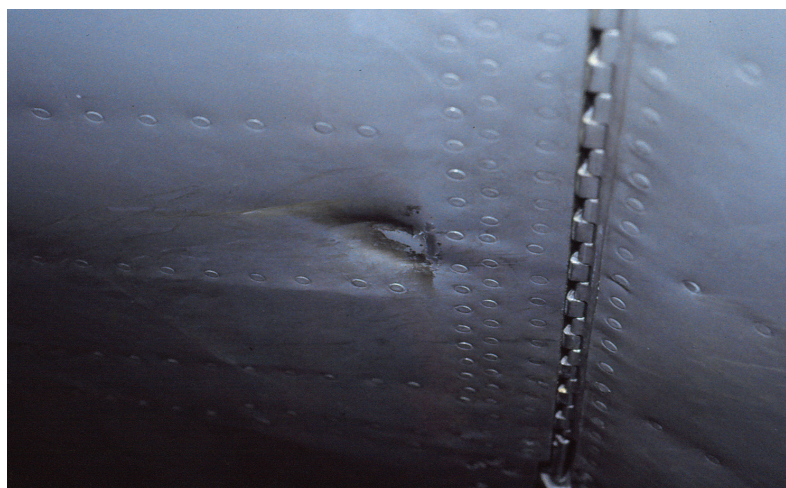
Kort daarna horen we in de intercom de opgewonden stem van Johnny, de loadmaster, die achteraan nog op inspectietocht is: "C/O, er hangt nen boot in de staart!". Van vliegende vissen had ik al gehoord, vliegende boten, dat was toch echt iets nieuws voor mij en dat men die dan ook nog op 26.000 voet hoogte in het midden van de oceaan zou aantreffen leek me helemaal een volledig abstract gegeven!

Wat kon dat dan wel betekenen? Wel, de C-130 is uitgerust met vier opblaasbare reddingsloepen, die een plaatsje kregen bovenaan in de middenvleugel. Wanneer het vliegtuig in nood op het water moet landen (in feite dus "wateren"...), dan kan men vanuit de cockpit door middel van een hendel, het automatisch opblazen van deze "dinghy's" activeren. Men doet dit bij voorkeur wanneer het vliegtuig tot stilstand gekomen is. Hierdoor zullen de dinghy's de luiken, waarmee ze in de vleugel gehouden worden, openen en aldus vrijkomen. Bevestiging met een touw verhindert een prematuur wegdrijven. Nu had een van deze sloepen in de rechtervleugel zich in volle vlucht spontaan opgeblazen en het luik opengeduwd! Uiteraard was het touw niet sterk genoeg geweest om het vlot tegen te houden en dit laatste had zich nu, dubbel geplooid, over het horizontale staartvlak (de stabilo) genesteld! Tot overmaat van ramp was het vleugelluik verticaal blijven openstaan, en fungeerde aldus als een reusachtige aerodynamische rem. Meteen begrijpen we wat Gilbert gezien had, en waarom het vliegtuig aan een rechtse duikvlucht begonnen was. Wetende dat er zich in zo'n vlot een aantal harde metalen voorwerpen bevinden, mochten we van geluk spreken dat het hoogteroer en de stabilo intact gebleven waren: anders zou ik het nu waarschijnlijk niet meer kunnen navertellen... Deze gegevens indachtig, proberen we de automatische

déplié vers le dessus ? Jacques et moi-même nous nous regardons et nous secouons presque immédiatement un « non » de la tête : ceci n'est pas possible sinon nous aurions perdu le contrôle de l'avion depuis longtemps...

« C/O, un canot pend sur l'empennage !

Peu après nous entendons à l'intercom la voix excitée de Johnny, le loadmaster, qui est toujours en visite d'inspection à l'arrière : « C/O, un canot pend sur l'empennage ! ». J'avais déjà entendu parler de poissons volants mais des bateaux volants c'était quelque chose de nouveau pour moi. Et qu'on les trouve à une altitude de 26.000 pieds au beau milieu de l'océan me semble une donnée complètement abstraite ! Qu'est-ce que cela pourrait signifier ? Eh bien, le C-130 est équipé de quatre canots de sauvetage gonflables qui se trouvent dans la partie supérieure centrale de l'aile. Si l'avion doit atterrir d'urgence sur l'eau, un levier dans le cockpit permet d'activer automatiquement le gonflage de ces canots. Ceci doit se faire de préférence quand l'avion est à l'arrêt. De cette manière les attaches, qui les maintiennent dans l'aile, s'ouvrent et libèrent donc les canots. Une fixation avec une sangle évite une dérive prématurée. Ici, un de ces canots dans l'aile droite s'est gonflé spontanément et a poussé sur la trappe qui s'est ouverte ! Évidemment, la sangle n'était pas assez forte pour arrêter le canot et ce dernier s'est maintenant niché enroulé sur le stabilisateur horizontal (le stabilo) ! Pour aggraver la situation, le panneau de l'aile est resté en position verticale et fonctionne donc comme un énorme frein aérodynamique. Nous comprenions immédiatement ce que Gilbert avait vu et pourquoi l'avion avait initié un piqué vers la droite. Sachant qu'un tel canot contient un certain nombre d'objets métalliques durs, nous pouvions parler de chance que l'aileron, et le stabilisateur soient restés intacts, dans le cas contraire je ne pourrais peut-être plus raconter cette histoire... Tenant compte de ces données, nous essayons de réengager l'autopilote, ce qui d'ailleurs se révèle possible sans problème. Mais à chaque essai pour augmenter la vitesse, l'avion commence à trembler terriblement suite au trou béant sur le dessus de l'aile. Nous allons donc être contraints de voler lentement. Au travers du hublot de la « paratroop door » nous voyons en effet le dinghy qui pend. Ricki dispose d'une mini-caméra de poche avec laquelle il peut faire des photos uniques. Nous essayons encore de séparer le dinghy du stabilisateur de l'avion au moyen de « sideslips », mais sans succès. A y regarder de près, nous ferions mieux



piloot terug in te schakelen, wat trouwens zonder problemen mogelijk blijkt te zijn, maar bij elke poging om sneller te vliegen begint het vliegtuig opnieuw vervaarlijk te trillen als gevolg van het open luik bovenop de vleugel. We zullen dus



noodgedwongen traag moeten blijven verder fladderen. Door het venstertje van de rechtse paratroop deur zien we inderdaad de dinghy hangen. Ricky heeft een mini-pocketcamera bij zich waarmee hij een unieke foto kan nemen. We doen nog enkele pogingen om door middel van "sideslips" van het vliegtuig de dinghy van de stabilo los te krijgen, maar tevergeefs. Bij nader inzien houden we daar beter mee op, want we beseffen maar al te goed dat wanneer hierbij de dinghy zich in het hoogteroer zou wringen, we nog verder van huis zouden zijn... Daar zit je dan, midden in de winter, halverwege tussen Europa en Amerika, hoog boven een woelige en ijskoude Atlantische Oceaan te zwalpen in een lamme eend, in plaats van rustig thuis in je luie zetel je favoriete weekendkrant door te nemen! Gelukkig hebben we voldoende fuel aan boord, maar we moeten wel naar de dichtstbijzijnde luchthaven uitwijken. "Dichtstbijzijnd" is een mooi eufemisme in dit geval: de mogelijke kandidaten zijn Narsarsuaq (Groenland), Reykjavik (IJsland) of Shannon (Ierland), allen uren verwijderd van onze huidige positie. Gilbert berekent de vluchttijd naar Reykjavik. De nieuwe boordcomputers geven uiterst nauwkeurig de "great circle track" van onze positie naar de verschillende mogelijke uitwijkhavens aan. Gilbert berekent ook de vluchttijd naar Shannon. Hetzelfde wordt gedaan met de « secondary flight plan » functie van het nieuwe systeem. De computers en de navigator zijn het met elkaar eens en Shannon is de gekozen uitwijkhaven. Later zal het incident aanleiding geven tot een software verbetering. De computers moeten niet alleen de afstand tot mogelijke uitwijkhavens berekenen maar moeten ook rekening houden met een gemiddelde heersende wind.

"It's a long way to... Shannon!"

Boven de Atlantische Oceaan mag je evenwel niet zomaar je route veranderen: dit moet gecoördineerd worden met Shanwick. We zullen ze daar eens direct wakker schudden: "Belgian Air Force six-o-niner is declaring an emergency, present position 59°N 30°W, request direct routing to Shannon from present position". Le contrôleur s'étrangle et demande

d'arrêter ces manœuvres. En effet, nous sommes très conscients que si par celles-ci le dinghy s'entortillait sur l'élévateur, nous serions loin de rentrer à la maison... Nous voilà donc, au milieu de l'hiver, à mi-chemin entre l'Europe et l'Amérique, au-dessus d'un océan Atlantique turbulent et glacé à voletter comme une vieille épave au lieu d'être à la maison à paresser dans son fauteuil en parcourant son journal favori du week-end. Nous avons heureusement assez de carburant à bord, mais nous devons nous divertir vers l'aérodrome le plus proche. « Le plus proche » est un bel euphémisme dans ce cas : les candidats possibles sont Narsarsuaq (Groenland), Reykjavik (Islande) ou Shannon (Irlande), tous situés à des heures de notre position actuelle. Gilbert calcule le temps de vol vers Reykjavik. Les nouveaux ordinateurs de vol donnent une distance du grand cercle entre les différents aérodromes possibles avec une extrême précision. Gilbert calcule aussi le temps de vol vers Shannon. Les mêmes calculs sont effectués avec le « secondary flight plan » qui est une fonction du nouveau système. Les ordinateurs et le navigateur sont d'accord et Shannon est notre aérodrome de diversion. Plus tard, l'incident donnera lieu à une amélioration logicielle. Les ordinateurs ne doivent pas uniquement calculer la distance entre les aérodromes de diversion possibles mais ils doivent aussi le faire en prenant en compte les vents moyens dominants.

"It's a long way to... Shannon!"

Au-dessus de l'océan Atlantique, vous ne pouvez pas changer de route d'autorité. Il faut le coordonner avec Shanwick. Nous allons de suite les réveiller : "Belgian Air Force six-o-niner is declaring an emergency, present position 59°N 30°W, request direct routing to Shannon from present position". Le contrôleur s'étrangle et demande



present position 59°N 30°W, request direct routing to Shannon from present position". De verkeersleider verslikt zich haast, vraagt ons die boodschap te herhalen, en weet er manifest geen raad mee. "Stand-by Sir, we'll call you back". We wachten 5 minuten, 10 minuten, maar nog altijd niets. Ondertussen moeten wij maar verder pal zuidwaarts vliegen, steeds verder van onze uitwijkhaven... Uiteindelijk, na ruim 20 minuten, horen we plots een totaal andere en krachtige stem die ons oproept: manifest een man die van aanpakken weet, en die men waarschijnlijk thuis opgetrommeld heeft! Een paar woorden zijn voor hem voldoende om de ernst van de situatie in te zien. Binnen de kortste keren krijgen we onze clearance. Verschillende keren vraagt hij ons de juiste locatie van het incident: de reddingssloepen zijn immers uitgerust met een noodbaken dat automatisch op de internationale noodfrequenties begint te zenden wanneer het vrijkomt. Wanneer een dergelijk signaal gehoord wordt, start men al even automatisch een "search-and-rescue" actie. Achteraf hebben we inderdaad vernomen dat het noodbaken van onze op hol geslagen dinghy uren heeft zitten zenden op de oceaan... Tergend langzaam vliegen we nu richting Shannon. Aan deze snelheid gaat dat nog uren duren. De "Wing Ops" van de Luchtmacht in Melsbroek wordt op de hoogte gebracht van de evenementen en het gewijzigde vluchtplan. Om het kwartier roept onze trouwe waakhond van Shanwick ons nu op om te informeren hoe het met ons gesteld is en waar we ons bevinden. "You never know!", moet hij wellicht (en plichtsbewust) gedacht hebben... Geleidelijk desintegreert de dinghy zich: bij de landing in Shannon zou er alleen nog een enkele strap van in de stabilo hangen. Het luik op de vleugel blijft evenwel volledig open. Voor alle zekerheid simuleren we in vlucht nog een landing: we vrezen namelijk dat het openstaande luik de aerodynamische eigenschappen van de vleugel danig zal verstoren, maar dat valt uiteindelijk best mee. Zonder verdere complicaties, maar aan een iets hogere snelheid dan gewoonlijk, zet Jackie de kist, na 8 uur 21 minuten vlucht, perfect aan de grond op Ierse bodem. Verbazing van de lokale tower controller: "Belgian Air Force six-o-niner, do you know there is a hatch open on top of your wing?"- "Yes Sir, we know it. Thank you!" Tot op heden denk ik dat die controller nog altijd niet begrepen heeft hoe het kwam dat wij dat al wisten! Na het stilzetten van de motoren kunnen we eindelijk de schade in ogenschouw nemen. Behalve een paar serieuze deuken en schrammen ziet de stabilo er intact uit. Marc en Jackie slagen erin om het vleugelluik terug dicht te krijgen en verzekeren ons dat het in vlucht niet meer zal opengaan. In samenspraak met de Wing Ops in Brussel besluiten we dan maar om diezelfde avond nog terug naar huis te vliegen. Die vlucht zou zonder verdere incidenten verlopen: na 1 uur 57 minuten vlucht staan we veilig aan de grond op de militaire luchthaven van Melsbroek.

Ondertussen op het thuisfront

Aangezien Sabena Technics tijdens de testvluchten verantwoordelijk is voor het vliegtuig, acht de Wing Ops het nodig om onze Technisch Commerciële dienst op de

de répéter le message. Il ne sait manifestement pas quoi faire. "Stand-by Sir, we'll call you back". Nous attendons 5 minutes, 10 minutes, mais encore rien. En attendant nous devons continuer plein sud, toujours plus loin de notre aérodrome de diversion... Enfin, après 20 minutes, nous entendons soudain une toute autre voix puissante qui nous appelle : manifestement une personne qui sait ce qu'elle doit faire et qu'on a probablement réquisitionné à la maison ! Quelques mots suffisent pour qu'il se rende compte du sérieux de la situation. Nous obtenons très rapidement notre autorisation. A plusieurs reprises il nous demande le lieu exact de l'incident : les canots de sauvetage sont en effet équipés de balises de secours qui, dès libérées, commencent à émettre immédiatement sur la fréquence internationale de secours. Quand un tel signal est entendu, une action de "search-



and-rescue" est tout de suite déclenchée. Nous avons appris plus tard que la balise d'urgence de notre canot de sauvetage avait émis pendant plusieurs heures sur l'océan... Nous volons maintenant très lentement vers Shannon. A cette vitesse ça durera encore des heures. Nous informons le "Wing Ops" du 15 Wing à Melsbroek des événements et de la modification au plan de vol. Tous les quarts d'heure notre chien de garde de Shanwick nous appelle pour s'informer de notre situation et de notre position. "You never know !" a-t-il probablement dû se dire (soucieux de son devoir). Le canot se désintègre petit à petit. A l'atterrissage à Shannon, il n'en restera que la sangle qui pend sur le stabilisateur. La plaque sur l'aile est cependant restée en position complètement ouverte. Pour être sûr, en vol nous simulons encore un atterrissage : nous craignons en effet que la trappe toujours ouverte ne perturbe sérieusement les caractéristiques aérodynamiques de l'aile, mais l'essai se passe plutôt bien.

hoogte te brengen van het gebeuren, en slaagt erin Antoine Bertram, onzeliasonman met de Luchtmacht, te contacteren. Antoine is op zijn beurt van oordeel dat het technisch management van het Avionics Upgrade project direct geïnformeerd moet worden. Mijn echtgenote, thuis, krijgt dan ook al spoedig een telefoontje dat ongeveer als volgt verlopen is: "Goede middag mevrouw, hier Antoine Bertram van Sabena Technics. Zou ik met Paul kunnen praten aub?" "Neen mijnheer, dat zal moeilijk gaan, want hij is niet thuis."



"Zou hij mij dan later even kunnen terugbellen; we hebben zopaseen bericht ontvangen dateen C-130 van de Luchtmacht zich in moeilijkheden bevindt boven de Atlantische Oceaan." "Oei, dat is dan waarschijnlijk het vliegtuig waar Paul zich NU in bevindt!"

Onnodig te zeggen dat Antoine met dit voor hem totaal onverwacht nieuws danig verveeld zit... Maar later op de middag heeft hij verschillende keren meer positieve updates aan mijn echtgenote doorgebeld, die, althans volgens haar zeggen, en vooral omdat ik mee aan boord was, nooit echt ongerust was geweest over de goede afloop van dit avontuur. Het is toch wel een hele geruststelling dat je zoveel vertrouwen van je echtgenote geniet!

Epiloog

Jackie is binnen de Luchtmacht verantwoordelijk voor het onderzoek dat volgt op elk incident of ongeval. Uiteraard zal hij ook graag het hoe en waarom van dit voorval, dat hijzelf live heeft meegemaakt, te weten komen. Na onderzoek blijkt dat de verantwoordelijken voor het onderhoud van deze reddingssloepen al sinds jaren de voorgeschreven procedure niet stipt meer opvolgden. Eigenlijk is het een mirakel dat dit al niet eerder gebeurd was! Uiteraard werden ondertussen de nodige correctieve maatregelen genomen. En onze navigatiefilters? Wel, vijf dagen later, op donderdag 25 januari 1996, als het vliegtuig terug volledig hersteld is van de opgelopen schade, doen we de vlucht zonder verpinken... nog eens een keertje over! Na een incident loze vlucht van 11 uur en 26 minuten landen we terug op Zaventem. Na de verwerking van de opgenomen gegevens kunnen we opgelucht en tevreden besluiten dat de navigatiefilters perfect op punt staan. Alle moeite en emoties zijn dus niet vergeefs geweest...

Sans autres complications mais à une vitesse un peu plus haute que d'habitude, Jackie assure un atterrissage parfait sur le sol irlandais après 8 heures et 21 minutes de vol. Surprise du responsable de la tour de contrôle « Belgian Air Force six-o-niner, do you know there is a hatch open on top of your wing? » « Yes Sir, we know it. Thank you! ». Je ne suis toujours pas certain que ce contrôleur ait compris comment il se faisait que nous le savions déjà ! Après l'arrêt des moteurs, nous pouvons enfin voir les dégâts de visu. A part une série de bosses importantes et des éraflures, le stabilisateur semble intact. Marc et Jackie réussissent à refermer la trappe sur l'aile et nous assurent qu'elle ne pourra plus s'ouvrir en vol. En coordination avec le Wing Ops à Bruxelles nous décidons de continuer le vol vers la maison encore cette nuit. Le vol se déroulera sans autre incident : après 1 heure 57 minutes de vol, nous retrouvons le sol sur l'aérodrome militaire de Melsbroek.

Entretiens chez nous

Comme Sabena Technics est responsable de l'avion lors des vols d'essais, le Wing Ops décide de mettre notre Service Technique au courant des incidents et réussit à contacter Antoine Bertram, notre personne de liaison avec la Force Aérienne. A son tour, Antoine estime que le management technique du projet Avionics Upgrade doit être informé directement. Mon épouse, à la maison, reçoit donc très vite un coup de téléphone qui se déroule sensiblement comme suit : « Bonjour madame, ici c'est Antoine Bertram de Sabena Technics. Pourrais-je parler à Paul s'il vous plaît ? » « Non monsieur, ce serait difficile car il n'est pas à la maison » « Pourrait-il alors rappeler plus tard, nous venons de recevoir un message qui nous apprend qu'un C-130 de la Force Aérienne est en difficulté au-dessus de l'océan Atlantique » « Oh, c'est probablement l'avion dans lequel Paul se trouve ACTUELLEMENT ! » Inutile de dire qu'avec cette nouvelle totalement inattendue, Antoine était vraiment très ennuyé... Mais plus tard dans l'après-midi il a donné à plusieurs reprises des évolutions plus positives à mon épouse, qui selon elle, et surtout parce que j'étais à bord, n'a jamais vraiment été inquiète sur le développement de cette aventure. Il est vraiment rassurant de savoir que ton épouse te fait confiance à ce point !

Epilogue

Au sein de la Force Aérienne, Jackie était responsable des enquêtes de tout incident ou accident. Evidemment il souhaitait connaître le pourquoi et le comment de cet incident qu'il a vécu lui-même. L'enquête a démontré que les responsables de l'entretien des canots de sauvetage n'appliquaient plus à la lettre les procédures prévues depuis plusieurs années ! Les mesures correctives adéquates ont bien évidemment été prises depuis lors. Et nos filtres de navigation ? Cinq jours plus tard, le jeudi 25 janvier 1996, après que l'avion ait été complètement réparé, nous avons à nouveau effectué cette mission sans sourciller... ! Après un vol sans incident de 11 heures et 26 minutes, nous revenions à Zaventem. Après le traitement des données récoltées nous avons été soulagés et satisfaits, et conclu que les filtres de navigation étaient maintenant parfaitement au point. Tous ces efforts et ces émotions n'ont pas été vains...



Jean-Louis Lejeune

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

Bevrijdingsdagen Antwerpen



In september was het 75 jaar geleden dat Antwerpen bevrijd werd bij het einde van de Tweede Wereldoorlog. Om dit te herdenken werden op 7 & 8 september Bevrijdingsdagen georganiseerd. De CH-11 (Deberdt, Dellisse) met zijn 'invasiestrepen' op heeft er zowel aan de statische show deelgenomen als in de lucht.

Laatste C-Check in de 15Wing

Op 10 september heeft de Flight Inspectie van het Smaldeel Maintenance C-130 haar activiteiten definitief stopgezet. De resterende C-checks zullen voortaan door Sabena Aerospace uitgevoerd worden. Met de recente verdwijning

Jean-Louis Lejeune

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

Journées de la Libération à Anvers



En septembre, il y a 75 ans qu'Anvers a été libérée à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Pour commémorer cela, des Journées de la Libération ont été organisées les 7 et 8 septembre. Le CH-11 (Deberdt, Dellisse) avec ses 'bandes d'invasion' a participé au spectacle statique ainsi qu'au show aérien.

Dernier C-Check au 15Wing

Le 10 septembre, le Flight Inspection de l'Escadrille Maintenance C-130 a définitivement cessé ses activités. Les C-checks restants seront désormais effectués par Sabena Aerospace. Avec la disparition récente de l'Engine & Propeller shop et maintenant du Flight Inspection, il a été décidé de regrouper tout le personnel travaillant encore sur le C-130 dans un nouveau Flight, le Flight Light Maintenance C-130 qui est en fait la fusion du Flight



van de Engine & Propeller shop en nu van de Flight Inspectie werd beslist al het personeel dat nog op C-130 werkt in een nieuwe Flight te hergroeperen, de Flight C-130 Light Maintenance die eigenlijk de samensmelting is van de Flight Interventie en de Flight Avionics. Een kleine ceremonie werd georganiseerd in de loods Bleton om alle huidige en ex-medewerkers van de Flight Inspectie te bedanken. De CH-11 (Van der Vorst, Van Nieuland) zorgde voor een mooie fly-pass.

CH-03 aan de grond – En toen waren er nog acht...

Tussen 9 en 18 oktober heeft de CH-03 zijn laatste zending uitgevoerd in de Verenigde Staten met de bemanning Palmans/Kauffmann. Op 21 oktober werd hij officieel uit dienst genomen. Het vliegtuig werd naar Sabena Aerospace overgebracht om daar gepreserveerd te worden

Intervention et du Flight Avionics. Une petite cérémonie a été organisée dans le hangar Bleton afin de remercier tous les employés actuels et anciens du Flight Inspection. Le CH-11 (Van der Vorst, Van Nieuland) a effectué un joli fly-pass.

CH-03 au sol – Et il n'en resta plus que huit...

Entre le 9 et le 18 octobre, le CH-03 a effectué sa dernière mission aux États-Unis avec l'équipage Palmans/Kauffmann. Le 21 octobre, il a officiellement été mis hors service. L'avion a été transféré à Sabena Aerospace pour y être préservé en attendant d'être vendu. Contrairement au CH-08 et au CH-10 qui ont été vendus comme ferraille, la Défense prévoit de vendre les neuf derniers appareils. Le Centre de documentation Dakota reste en contact avec les autorités de la Défense pour en conserver un exemplaire.

Family day

La journée annuelle des familles a été organisée le 18 septembre. Plus de 200 personnes ont pu prendre place à bord de l'A321 (Flamant, Beeckmans, Van Avermaet), d'un Embraer (Vanhecke, Desnyder), ou d'un des 2 C-130 (CH-04 (Gysen, Claïsse) et CH-03 (Aelvoet, Gochel)).



in afwachting van verkoop. In tegenstelling tot de CH-08 en de CH-10 die als schroot verkocht werden, is Defensie van plan de laatste negen toestellen te verkopen. Het documentatiecentrum Dakota blijft in contact met de autoriteiten van Defensie om voortsnog één exemplaar te behouden.

Family day

Op 18 september werd de jaarlijkse familiedag georganiseerd. Meer dan 300 familieleden mochten



plaatsnemen aan boord van de A321 (Flamant, Beeckmans, Van Avermaet), een Embraer (Vanhecke, Desnyder), of één van de 2 C-130's (CH-04 (Gysen, Claisse) en CH-03 (Aelvoet, Gochel)).

Operatie Market Garden



In 2019 is het 75 jaar geleden dat de geallieerde legers Nederland begonnen te bevrijden. Deze operatie heette "Operatie Market Garden". De CH-11 (Matton, Loos) heeft aan deze herdenking deelgenomen vanuit Nijmegen door het uitvoeren van een massasprong.

Koninklijke vlucht

Op 11 oktober is onze Koning vergezeld van de Minister van Defensie en onze CHOD met een Embraer (Bekmezci, Beguin) naar Cadix (Spanje) gevlogen. De delegatie bracht er een werkbezoek aan het fregat Leopold I in de Straat van Gibraltar. Het fregat van de Belgische Marine maakte deel uit van de "Standing NATO Maritime Group 1". SNMG1 is een multinationale maritieme militaire samenwerking in het kader van de "NAVO Response Force" en bestaat uit 6 tot 10 jagers en/of fregatten die aan de NAVO-oefening "Dynamic Mariner" deelnamen.

Nieuwe Maintenance-complex

In maart 2020 zal de firma DEMOCO aan de bouw van het nieuwe Maintenance-complex beginnen. Deze werf zal echter de eerste zijn van een lange rij gezien Defensie beslist heeft de infrastructuur van de 15 Wing aan een totale renovatie te onderwerpen. Om de bevolking van Steenokkerzeel te informeren over de start van de bouwwerf werd door de gemeente Steenokkerzeel in BruMil een informatiebijeenkomst georganiseerd in aanwezigheid van de burgemeester Kurt Ryon en de firma verantwoordelijk voor de bouw.

VIP's

Op 16 september is een A320-232 van Kinshasa op de parking van BruMil toegekomen. Hij bracht de kersverse President van de Democratische Republiek Congo Félix Tshisekedi voor een officieel bezoek aan België. Op 22 september is hij naar de Verenigde Staten vertrokken.

Opération Market Garden

En 2019, cela fera 75 ans que les armées alliées ont commencé à libérer les Pays-Bas. Cette opération a été appelée Opération Market Garden. Le CH-11 (Matton, Loos) a participé à cette commémoration depuis Nijmegen en effectuant un parachutage de masse.

Vol Royal

Le 11 octobre, notre Roi accompagné du Ministre de la Défense et de notre CHOD s'est envolé avec un Embraer (Bekmezci, Beguin) pour Cadix (Espagne). La délégation y a effectué une visite de travail à la frégate Léopold I dans le détroit de Gibraltar. La frégate de la Marine belge faisait partie du Standing NATO Maritime Group 1. Le SNMG1 est une coopération militaire maritime multinationale dans le cadre de la Force de réaction de l'OTAN qui est composé de 6 à 10 chasseurs et/ou frégates qui ont participé à l'exercice OTAN Dynamic Mariner.

Nouveau complexe de Maintenance

En mars 2020, la firme DEMOCO commencera la construction du nouveau complexe de Maintenance. Ce chantier sera le premier d'une longue série puisque la Défense a décidé de rénover complètement l'infrastructure du 15e Wing. Afin d'informer la population de Steenokkerzeel sur le début du chantier, la commune de Steenokkerzeel a organisé une séance d'information dans les installations de BruMil en présence du bourgmestre Kurt Ryon et de l'entreprise responsable de la construction.

VIP

Le 16 septembre, un A320-232 en provenance de Kinshasa est arrivé au parking BruMil. Il a amené le tout nouveau Président de la République Démocratique du Congo Félix Tshisekedi qui effectuait une visite officielle en Belgique. Il est parti pour les États-Unis le 22 septembre. Le 17 septembre, un Embraer (Vandekerckhove, Behets-Wydemans) a amené le commandant de la Composante aérienne à Ramstein. Un autre Embraer (Van Den Heuvel, Beguin) l'a ramené en Belgique le lendemain. Le 24 septembre, un Embraer (Vandekerckhove, Desnyder) est parti pour Ramstein avec à son bord le commandant de la Composante aérienne accompagné de son homologue néerlandais. Retour en Belgique le lendemain.



Op 17 september heeft een Embraer (Vandekerckhove, Behets-Wydemans) de commandant van de Luchtcomponent naar Ramstein gebracht. Een andere Embraer (Van Den Heuvel, Beguin) bracht hem de volgende dag terug naar België. Op 24 september is een Embraer (Vandekerckhove, Desnyder) naar Ramstein vertrokken met aan boord de commandant van de Luchtcomponent vergezeld van zijn Nederlandse homoloog. Terug naar België 's anderendaags. Op 26 september is de Premier van Japan met 2 B777W aangekomen uit de Verenigde Staten en 's anderendaags vertrokken naar Tokyo.

Op 27 september is een Embraer (Vanhaeren, Bekmezci) met de commandant van de Luchtcomponent naar Geneva gevlogen. Op 1 oktober is een Embraer 650 uit Sibiu op BruMil toegekomen met de Roemeense president Klaus Iohannis aan boord om het Europalia festival Romania 2019 in het Paleis voor Schone Kunsten in Brussel in te wijden in aanwezigheid van onze Vorst. Hij is 's avonds terug naar Boekarest gevlogen. Op 2 oktober is een Falcon 8X de Prinses Stéphanie van Monaco komen ophalen.

Op 9 november bracht een Embraer (Vandekerckhove, Behets-Wydemans) onze Minister van Buitenlandse Zaken naar Berlijn. Terug in België de volgende dag. Op 20 november heeft een B757 de Amerikaanse Minister van Buitenlandse Zaken Mike Pompeo naar België gebracht. Op 27 november is de CHOD met een Embraer (Vanhecke, Davin) naar Berlijn & Vilnius gevlogen. Op 5 december heeft een Embraer (Huyghebaert, Desnyder) de kersverse Minister van Buitenlandse Zaken Philippe Goffin naar Bratislava gebracht. Op 5 & 6 december is de commandant van de Luchtcomponent met een Embraer (Mollet, Davin) naar Araxos gevlogen.

Op 9 december hebben de Minister van Defensie vergezeld van de CHOD en de commandanten van de Land-, Lucht- en Medische componenten hun eindejaarsbezoeken aangevat. De A321 (Beeckmans, Pattyn, Hanssens) heeft de delegatie eerst naar Bamako gebracht via Niamey. Vanuit Bamako hebben ze onze troepen in Gao bezocht met een C-130 (Herman, Quodbach, Van Dyck). Terug in Bamako heeft de A321 koers gezet naar Siauliai (Litouwen) met een tussenstop in Wenen. Een Embraer (Behets-Wydemans, Vanhaeren) heeft ze vervolgens naar Mazar-e-Sharif gebracht via Burgas en Bakoe. Na het bezoek aan onze militairen in Afghanistan zijn ze terug naar Bakoe gevlogen waar de A321 klaarstond om de hele delegatie op 12 december terug naar België te vliegen.

Witte vloot

De ondertekening van het leasingcontract voorzien in 30

Le 26 septembre, le Premier ministre du Japon est arrivé avec 2 B777W en provenance des États-Unis et est reparti pour Tokyo le lendemain.

Le 27 septembre, un Embraer (Vanhaeren, Bekmezci) s'est envolé pour Genève avec le commandant de la Composante aérienne. Le 1er octobre, un Embraer 650 de Sibiu est arrivé au BruMil avec à son bord le Président roumain Klaus Iohannis pour inaugurer le festival Europalia Roumanie 2019 au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles en présence de notre Souverain. Il est rentré à Bucarest dans la soirée. Le 2 octobre, un Falcon 8X est venu chercher la Princesse Stéphanie de Monaco.

Le 9 novembre, un Embraer (Vandekerckhove, Behets-Wydemans) a amené notre ministre des Affaires Étrangères à Berlin. De retour en Belgique le lendemain. Le 20 novembre, un B757 a amené le secrétaire d'État américain Mike Pompeo en Belgique.

Le 27 novembre, le CHOD s'est envolé avec un Embraer (Vanhecke, Davin) pour Berlin & Vilnius.

Le 5 décembre, un Embraer (Huyghebaert, Desnyder) a amené le tout nouveau ministre des Affaires Étrangères Philippe Goffin à Bratislava.

Les 5 et 6 décembre, le commandant de la Composante aérienne s'est rendu à Araxos avec un Embraer (Mollet, Davin). Le 9 décembre, le ministre de la Défense, accompagné du CHOD et des commandants des composantes terrestre, aérienne et médicale, ont entamé leur «Tournée de fin d'année». L'A321 (Beeckmans, Pattyn, Hanssens) a d'abord conduit la délégation à Bamako via Niamey. De Bamako, ils ont rendu visite à nos troupes à Gao avec un C-130 (Herman, Quodbach, Van Dyck). De retour à Bamako, l'A321 a mis le cap sur Siauliai (Lituanie) avec une escale à Vienne. Un Embraer (Behets-Wydemans, Vanhaeren) les a amenés à Mazar-e-Charif via Burgas et Bakou. Après avoir rendu visite à nos militaires en Afghanistan, ils sont retournés à Bakou où l'A321 était prêt à ramener toute la délégation en Belgique le 12 décembre.

Flotte blanche

La signature du contrat de leasing prévue en octobre a été retardée parce que les 2 sociétés qui n'ont pas été retenues avaient déposé une plainte auprès du Conseil d'Etat. Le 18 décembre, le dossier a été approuvé et le contrat avec Luxaviation sera finalement signé. Il s'agit de la location de deux Falcon 7X de Dassault Aviation. Ces avions VIP peuvent transporter 14 personnes dans le luxe. Des pilotes du 15 Wing piloteront l'avion. Ce contrat "Dry lease" a été conclu pour une durée de 12 ans au prix de plus de 10 millions d'euros par an. La conversion des pilotes devrait commencer en février.

Les quatre Embraer seront vendus début 2021. Le CE-03 continuera à voler jusqu'en avril 2020, le CE-01 et le CE-02 jusqu'à la fin de 2020.

Garde par G4S

La Défense a décidé d'externaliser le plus grand nombre



oktober heeft vertraging opgelopen omdat de twee firma's die niet weerhouden werden een klacht ingediend hadden bij de Raad van State. Op 18 december werd het dossier goedgekeurd en het contract met Luxaviation zal eindelijk getekend kunnen worden. Het gaat over de leasing van twee Falcon 7X van Dassault Aviation. Deze VIP-vliegtuigen kunnen 14 personen in luxe comfort vervoeren. Piloten van de 15 Wing zullen de toestellen vliegen. Dit "dry lease" contract werd gemaakt voor de duur van 12 jaar aan de prijs van meer dan 10 miljoen euro per jaar. De conversie van de piloten zou in februari moeten beginnen. De vier Embraer toestellen zullen begin 2021 verkocht worden. De CE-03 zal tot in april 2020 blijven vliegen, de CE-01 & CE-02 tot eind 2020.

Wacht door G4S

Defensie heeft beslist zo veel mogelijk taken uit te besteden die niet tot de kernactiviteiten van Defensie behoren. Een van die taken, de beveiliging van de militaire kwartieren, werd sinds 13 september in de 15 Wing overgenomen door het bedrijf G4S.

AWACS op BruMil

Op 27 november stond een AWACS met het opschrift 'NATO 70 years 1949-2019' op het tarmac van BruMil. Deze Boeing E-3 Sentry was daar aanwezig in het kader van een bijeenkomst in BruMil tussen de secretaris-generaal van de NAVO, Jens Stoltenberg, en Sir Michael Arthur, president van Boeing International. Tijdens de vergadering hebben de twee de overeenkomst «Final Lifetime Extension Programme» ondertekend. Een programma dat zorgt voor een zeer aanzienlijke modernisering van de AWACS-vloot. Hiermee wil de NAVO de operationaliteit van de vloot garanderen tot 2035.

FRONTEX-repatriëring

Op 4-5 december heeft de A321 (Beeckmans, Hanssens) een vlucht uitgevoerd naar Dublin, Tirana en Tbilisi.

Tropical Storm

Terwijl in België de temperatuur onder nul daalde in de maand december, woedde er een tropische storm over het Afrikaanse continent. Leden van het «Special Operations Regiment» trainden er om in slechte weersomstandigheden, op moeilijk en onbekend terrein te opereren. Om hun oefening te ondersteunen was de 15 Wing aanwezig met drie C-130's met een volledig technisch, logistiek en AirOps-detachement dat opereerde vanaf het vliegveld van Libreville. Om en bij duizend militairen werden ontplooid om deel te nemen aan deze grootschalige oefening. Hiervoor werd onze A321 gebruikt maar ook verschillende rotaties met een A330 en een A340 van HiFly. Deze oefening was waarschijnlijk de laatste grote oefening met onze C-130's in het buitenland.

possible de tâches qui ne font pas partie de ses activités principales. L'une de ces tâches, la sécurité du quartier militaire, a été reprise au 15 Wing par la compagnie G4S depuis le 13 septembre.

AWACS à BruMil

Le 27 novembre un AWACS avec l'inscription 'NATO 70 years 1949-2019' trônait sur le parking de BruMil. Ce Boeing E-3



Sentry était présent dans le cadre d'une réunion organisée à BruMil entre Jens Stoltenberg, Secrétaire-général de l'OTAN et Sir Michael Arthur, Président de Boeing International. Au cours de la réunion, les deux ont signé l'accord relatif au "Final Lifetime Extension Programme". Un programme qui garantit une modernisation très importante de la flotte AWACS. Ainsi, l'OTAN veut garantir l'opérationnalité de la flotte jusqu'en 2035.

Rapatriement FRONTEX

Les 4-5 décembre l'A321 (Beeckmans, Hanssens) a effectué un vol vers Dublin, Tirana et Tbilissi.

Tropical Storm

Alors qu'en Belgique, la température est tombée en dessous de zéro au mois de décembre, une tempête tropicale a fait rage sur le continent africain. Les membres du «Special Operations Regiment» se sont entraînés à opérer dans des conditions météorologiques défavorables, sur un terrain difficile et en territoire inconnu. Pour appuyer leur exercice, le 15 Wing était présent avec trois C-130 et un détachement technique, logistique et AirOps complet opérant à partir de l'aéroport de Libreville. Environ un millier de soldats ont été déployés pour participer à cet exercice de grande envergure. Pour cela, notre A321 a été utilisé mais aussi plusieurs rotations avec un A330 et un A340 de HiFly. Cet exercice était probablement le dernier grand exercice avec nos C-130 à l'étranger.





**Airbus A-400M
is coming soon**

