



# DAKOTA

## News

81  
Okt/Oct  
2020



### MultiRole Transport Tanker Gen Laforce, part 2

### Flying Boxcar 1952 - 1973



© Airbus SAS 2019 • All right reserved.



## In dit nummer:

## Dans ce numéro:



Blz 3  
Page 3

Voorwoord  
Editorial

Blz 4  
Page 4

Inside Dakota

Blz 7  
Page 7

Multirole Tanker Transport (MRTT)

Blz 12  
Page 12

Biografie van brigadegeneraal Laforce (2)  
Biographie du général de brigade Laforce (2)

Blz 19  
Page 19

C-119 in de 15 Wing  
C-119 au 15 Wing

Blz 25  
Page 25

A special squadron day in 21 squadron, 25 years ago

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,  
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](mailto:secretariaat@dakota15wing.be)

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

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" :

15 Euro te storten op rekening nr. IBAN  
BE11 4381 0641 2148 van de VZW

**Website :** [www.dakota15wing.be](http://www.dakota15wing.be)

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

**Rédaction :**

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

**Layout :** André Janssens

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

**Photos :** Axel Vermeesch, archives  
Centre Dakota,  
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](mailto:secretariaat@dakota15wing.be)

Heures d'ouverture: lundi & jeudi, de 14  
à 17 hrs

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

**Website :** [www.dakota15wing.be](http://www.dakota15wing.be)

# Woord van de voorzitter



# Mot du président

Beste vrienden,

**B**ij de redactie van dit nummer van Dakota News leven we nog steeds onder het juk van het Covid-19 virus. Defensie heeft de opschorting beslist van alle evenementen in de militaire kwartieren tot 31 oktober van dit jaar. Uiteraard houden wij ons ook aan deze richtlijn. Dit heeft tot onmiddellijk gevolg dat wij in 2020 geen breugeliaanse avond voor de leden organiseren. Realisme gebiedt ons te aanvaarden dat de organisatie van activiteiten of bezoeken voor alvast de komende maanden zeer moeilijk tot onmogelijk zal zijn. Het bestuur van onze vzw werkt intussen, rekening houdend met de veiligheidsregels, verder om een volledige stilstand te vermijden en een terugkeer naar de normaliteit mogelijk te maken zodra dit kan.

Heuglijker nieuws is dat de Minister van Defensie beslist heeft om na de volledige uitfasering van de vloot een C-130H in ons land te bewaren. Waar het War Heritage Institute (WHI) dit toestel uiteindelijk zal ten toon stellen is niet duidelijk. Ik ben, samen met de vele leden en niet-leden die me daarover benaderd hebben, de mening toegedaan dat het toestel, indien de infrastructuur dit toelaat, best op zijn thuisbasis in de 15 Wing een plaats krijgt bij onze andere historische vliegtuigen. In die zin heb ik in het begin van dit jaar een schrijven gericht aan de directeur-generaal van het WHI dat echter onbeantwoord bleef. Nu de beslissing om een Hercules te behouden gevallen is, blijven wij dit natuurlijk verder opvolgen met onze beperkte middelen en invloed.

De 15 Wing komt stilaan in volle transformatie. Middelen zullen anders aangewend worden. Dit is ook het geval voor de beschikbaarheid van de mess. Dit heeft niet alleen een impact op onze leden maar ook op de bijeenkomsten van de "Old Timers" van de eenheid. Samen met hen bekijken we binnen het bestuur hoe we in de toekomst hun maandelijkse bijeenkomsten in Dakota kunnen organiseren.

Ten slotte wil ik zoals in mijn voorgaande voorwoorden nogmaals jullie aandacht vestigen op de nood aan bijkomende actieve vrijwilligers voor de werking van ons museum en het onderhoud van de historische vliegtuigen. Gedenk daarbij de oude zegswijze "Veel handen maken licht werk".

Er rest mij jullie allen veel leesgenot met deze uitgave en een goede gezondheid in deze bizarre tijden toe te wensen.

J. Lousberg  
Kolonel Vlieger b.d.  
Voorzitter

Chers amis,

**A** l'heure où nous mettons ce nouveau numéro de Dakota News sous presse le Covid-19 domine encore toujours nos vies. La défense a décidé de supprimer tous les événements prévus dans les quartiers militaires jusqu'au 31 octobre prochain. Nous suivons bien entendu ces directives, avec pour conséquence immédiate l'annulation de notre soirée breughélienne 2020. La réalité nous force à admettre que l'organisation d'activités et de visites durant les mois prochains sera difficile voire irréalisable. Tout en tenant compte des mesures de sécurité, le conseil de gestion de notre association s'efforce d'éviter l'arrêt complet des activités et travaille à un retour à la normale dès que faire se pourra.

La bonne nouvelle est que le Ministre de la Défense a décidé qu'après la suppression de l'ensemble de la flotte d'avions C-130H, l'un d'entre eux serait conservé en Belgique. En revanche, nul ne sait où le WHI l'exposera. Les nombreux membres et non-membres qui m'en ont parlé et moi-même somme d'avis que, pour autant que l'infrastructure le permette, l'avion doit être conservé dans sa base d'affectation, le 15 Wing, parmi les avions historiques s'y trouvant déjà. En début d'année, j'avais adressé un courrier en ce sens au directeur-général du WHI mais il est resté sans réponse. Maintenant que la décision a été prise de conserver un Hercules, nous suivons ce dossier avec attention dans la limite de nos moyens et de notre influence.

Le 15 Wing est maintenant en pleine transformation et les ressources allouées à son activité sont redéployées. Ceci est également le cas du mess, impactant non seulement nos membres mais aussi les réunions des 'Old Timers' de la base. Nous étudions actuellement avec eux la possibilité d'organiser leurs réunions au Dakota.

Pour terminer, et comme j'ai déjà mentionné dans mes précédents éditoriaux, j'attire votre attention sur le besoin de nouveaux bénévoles actifs pour le fonctionnement de notre musée et l'entretien de nos avions historiques. Pensez à l'adage 'Beaucoup de mains font le travail léger'.

Je vous souhaite une agréable lecture de ce nouveau numéro et une bonne santé en ces temps mouvementés.

J. Lousberg  
Colonel Aviateur e.r.  
Président





# Inside Dakota

Jos Ackermans & Axel Vermeesch

Jos Ackermans & Axel Vermeesch

Ons Centrum was in complete "lockdown" tot de levering/ versturen van DN80 begin juni. Nadien waren bezoeken nog altijd niet mogelijk, maar een groot gedeelte van onze vrijwilligers kwam toch op maandag en/of donderdag om met respect van de basis corona richtlijnen (handhygiëne en social distancing) ons Centrum in leven te houden. Door drie maanden lockdown en verbod van efficiënte onkruidbestrijdingsmiddelen had het onkruid onder en rond onze vliegtuigen welig kunnen tieren. Gelukkig heeft Thierry Ravet, onze jongste medewerker in juni, juist voor hij met verlof vertrok, de grootste boosdoeners verwijderd om die woestenij een beetje toonbaar te maken (zie bijgevoegde voor & na foto's). Hartelijk bedankt, Thierry!

Notre centre était en complet "lockdown" jusqu'à la livraison/expédition du DN80 début juin. Par la suite, les visites n'étaient toujours pas possibles, mais une grande partie de nos bénévoles continuaient à venir le lundi et/ou le jeudi pour garantir la survie de notre centre dans le respect des directives de base de la corona, comme hygiène des mains et distanciation sociale. Ces trois mois de fermeture et l'interdiction d'utiliser des herbicides efficaces avaient permis aux mauvaises herbes d'envahir le terrain sous et autour de nos avions. Heureusement, Thierry Ravet, notre plus jeune volontaire a, début juin juste avant son départ en congé, désherbé les plus gros de ces mauvaises herbes pour rendre cet espace un peu plus présentable : (voir photos ci-jointes avant & après). Merci beaucoup, Thierry !



Dit is duidelijk geen permanente oplossing want, na de nieuwste verstrenging van de corona beperkingen, had de natuur spijtig genoeg opnieuw vrij spel gekregen. Gelukkig heeft de korpsoverste positief gereageerd op een vraag tot steun van onze voorzitter, en werd het onkruid onder en rond onze vliegtuigen opnieuw netjes opgekuist, waarvoor dank. Hopelijk kunnen wij op deze steun blijven rekenen, maar toch zullen wij alle bruikbare/betaalbare suggesties van onze lezers verwelkomen. Ze zullen aandachtig bestudeerd worden door ons bestuur.

Vanaf half juli bleek duidelijk dat het coronavirus aan een nieuwe

Ce n'est évidemment pas une solution permanente car, après le dernier durcissement des restrictions corona, la nature a malheureusement de nouveau reçu le jeu libre. Heureusement, le Chef de corps a répondu favorablement à une demande de soutien de notre président, et le terrain sous et autour de nos avions a de nouveau été nettoyé, ce dont nous lui remercions. Nous espérons que ce soutien perdurera, mais nous accueillerons avec plaisir toutes les suggestions utiles/payables de nos lecteurs. Ils seront scrupuleusement étudiés par notre conseil d'administration

Dès la mi-juillet, il était clair que le coronavirus avait entamé une nouvelle avancée, après l'assouplissement prudent que certains ont malheureusement interprété comme un retour complet à «l'ancienne normalité». C'est pourquoi le 27 juillet, sur la base des décisions prises par le Conseil national de sécurité, le ministère de la défense a adapté ses lignes directrices : télétravail dans la mesure du possible, mélanger le moins possible les bulles professionnelles les plus petites faisables, masques obligatoires dans les quartiers militaires, suppression de toutes les cérémonies militaires, réceptions et activités de relations publiques jusqu'au 31 octobre, etc... En conséquence, notre Conseil a dû décider de ne pas



opmars begonnen was, na de voorzichtige versoepelingen die door sommigen spijtig genoeg geïnterpreteerd werden als volledige terugkeer naar "het oude normaal". Daarom paste Defensie op 27 juli, op basis van de door de Nationale Veiligheidsraad genomen beslissingen, haar richtlijnen aan: telewerken waar mogelijk, professionele bubbels zo klein mogelijk en zo min mogelijk onderling mengen, mondkmaskers verplicht in militaire kwartieren, schrapping van alle militaire plechtigheden, recepties en PR-activiteiten tot 31 oktober, enz... Bijgevolg heeft het bestuur moeten beslissen dit jaar geen Breugelmaaltijd te organiseren, en tijdelijk ook geen bezoekers in ons Centrum toe te laten. Na risicoanalyse kregen onze vrijwilligers evenwel toch de toelating om, mits respecteren van de basis veiligheidsmaatregelen, naar ons Documentatiecentrum te komen en er hun routine taken uit te voeren.

Zo kon het bestuur rustig verder werken aan de noodzakelijke aanpassing van onze statuten aan de nieuwe vzw-wetgeving, de daaruit volgende aanpassingen aan ons reglement van inwendige orde en het handvest van de vrijwilligers. Na goedkeuring op een speciale Algemene Vergadering (begin september?) zullen de aangepaste statuten ter publicatie naar het Staatsblad gestuurd worden.

De didactische Siemens luchtgekoelde 9-cylinder steromotor met radiale zuigers (bouwjaar 1937) die wij dankzij het initiatief van "Poly" Stevens van de Gentse Universiteit aangeboden kregen vond, na een procedure die in oktober 2019 startte, op 23 juli 2020 een aangepast thuis in het "Berlin/Gatow Bundeswehr Museum". Wij hopen op die manier meer info en documentatie te bekomen over de aanwezigheid van de Duitse Luchtmacht in Melsbroek tijdens de tweede wereldoorlog.

Angélique Stassin (journaliste bij de Brusselse firma Medianext TV die o.a. werkt voor RTL) had het plan opgevat om een documentaire te draaien over Belgische locaties die tijdens WOII door Duitsland bezet waren. In dat kader begon ze op 18 juni een zoektocht naar informatie over de Duitse aanwezigheid op het vliegveld van Melsbroek. Het werd een moeilijke zoektocht via de Militaire School, de Generale Staf, de Luchtcomponent en de Vieilles Tiges de Belgique die haar uiteindelijk op 03 juli in de 15 Wing bracht. Deze maakte het dossier zoals gebruikelijk over aan ons documentatiecentrum voor verdere afhandeling. Onze medewerkers gingen op zoek in onze archieven om een zo compleet mogelijk dossier op te stellen als

organiser de repas Breughel cette année, ni, temporairement, d'admettre de visiteurs dans notre Centre. Cependant, après analyse des risques, nos volontaires ont été autorisés, dans le strict respect des mesures de sécurité de base, à venir à notre Centre Doc pour effectuer leurs tâches de routine.

Ainsi, le conseil d'administration a pu travailler sereinement à l'adaptation nécessaire de nos statuts à la nouvelle législation sur les associations sans but lucratif, aux adaptations ultérieures de notre règlement intérieur et à la charte des bénévoles. Après approbation lors d'une assemblée générale spéciale (début septembre ?), les statuts adaptés seront envoyés au Moniteur pour publication. Le moteur didactique Siemens à 9 cylindres à pistons radiaux refroidi par air (construit en 1937), qui nous a été offert par l'Université de Gand grâce à l'initiative de «Poly» Stevens, a trouvé, après une procédure qui a débuté en octobre 2019, un foyer adapté au «Musée de la Bundeswehr de Berlin/Gatow» le 23 juillet 2020. Nous espérons ainsi obtenir davantage d'informations et de documentation sur la présence de l'armée de l'air allemande à Melsbroek pendant la Seconde Guerre mondiale. Vous trouverez plus d'informations et de photos sur ce «retour à la maison» dans le mot de notre président.

Angélique Stassin (journaliste de la société bruxelloise Medianext TV, qui travaille entre autres pour RTL) avait prévu de réaliser un documentaire sur les lieux belges occupés par l'Allemagne pendant la Seconde Guerre mondiale. Dans ce contexte, dès le 18 juin, elle a lancé une recherche d'informations sur la présence allemande à l'aéroport de Melsbroek.

Ces recherches difficiles via l'École militaire, l'État-major Général, la composante aérienne et les Vieilles Tiges de Belgique, ont finalement abouti au 15 Wing le 3 juillet. Comme d'habitude, ce dossier a été transmis à notre centre de documentation pour suite voulue. En prévision de la visite demandée, nos





voorbereiding van het aangevraagd bezoek. Op donderdag 23 juli was het zo ver: de journaliste en haar cameraman hadden toelating gekregen om het Kwartier Groenveld te betreden en wij vingen ze gedurende vijf uren op. Gedurende twee uren werd ze met behulp van allerlei originele documenten ingewijd in de geschiedenis door onze enige expert terzake: Hubert Verstraeten. Daarop volgde nog een interview met hem voor de camera van twee uren! We zijn hem zeer dankbaar voor zijn medewerking. Mevrouw Stassin kreeg documenten, foto's, DVD en Video-cassettes mee. De documentaire zou in december uitgezonden worden door RTL.

collaborateurs ont effectué des recherches dans nos archives afin de constituer un dossier aussi complet que possible. Le jeudi 23 juillet, la journaliste et son cameraman avaient reçu l'autorisation d'entrer dans le quartier Groenveld et nous les avons accueillis pendant cinq heures. Pendant deux heures, Hubert Verstraeten, notre seul expert en la matière, l'a initiée à l'histoire à l'aide d'une multitude de documents originaux. Ensuite, il a été interviewé devant la caméra pendant deux heures! Nous lui sommes très reconnaissants de sa coopération. Mme Stassin a reçu des documents, des photos, des DVD et des cassettes vidéo. Le documentaire sera diffusé en décembre par RTL

### Nieuwe aanbiedingen

De volledig herziene editie 2020 van "Belgian Air Force Wings – The Graduates since 1946" is te koop via <http://www.vieillestiges.be/nl/boutique>. Wij hebben een aantal exemplaren in depot die wij, post-corona, aan onze bezoekers kunnen aanbieden aan de prijs van 25 €.

VTB heeft ons ook een aantal Franstalige exemplaren van "Ailes Brisées" geleverd. (De NL versie "Gebroken Vleugels" is uitverkocht). Het is een imposant boek met alle fatale crashes in de LuM en Sabena, vanaf 1914 tot 2009. We mogen het onze bezoekers aanbieden aan € 24 (vroeger € 36).

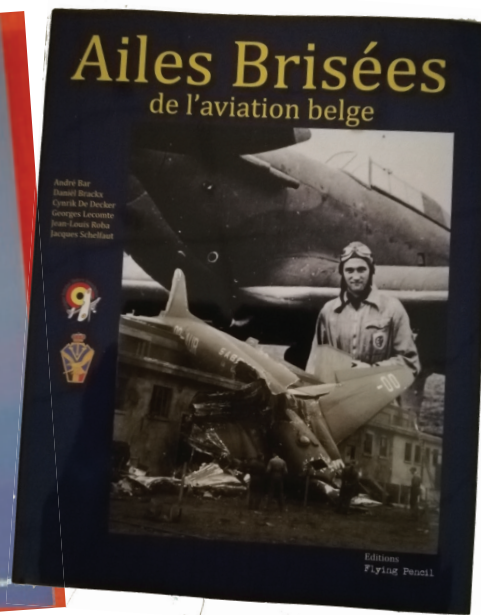


### Nouveautés

L'édition 2020 entièrement révisée de «Belgian Air Force Wings - The Graduates since 1946» est en vente sur <http://www.vieillestiges.be/nl/boutique>. Nous avons en dépôt un certain

nombre d'exemplaires que nous pourrons (après la corona), offrir à nos visiteurs au prix de € 25.

VTB nous a également fourni plusieurs exemplaires en français de «Ailes Brisées». (La version néerlandaise «Gebroken Vleugels» est épuisée). C'est un livre impressionnant avec tous les accidents mortels survenus à la FAé et à la Sabena, de 1914 à 2009. Nous pouvons l'offrir à nos visiteurs au prix de € 24 (anciennement €36).



Op vrijdag 10 juli ontvingen wij een vraag van Cedric LAGAST (journalist bij "Het Nieuwsblad") die aan een artikel werkte over de vliegtuigcrash van Sake Masisi, 60 jaar geleden. Op 19 juli 1960 is er inderdaad een C-119 van het Belgische leger neergestort in Congo, waarbij 41 Belgen het leven lieten. Op 13 en 16 juli heeft Johnny Nys hierover betrouwbare informatie, documentatie, originele foto's enz. opgezocht in onze archieven, en aan hem overgemaakt. Zo geraakte het artikel tijdig klaar om op 19 juli gepubliceerd te worden.

Zie ook [https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20200717\\_96817107](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20200717_96817107)

Vendredi 10 juillet, nous avons reçu une question de Cedric LAGAST (journaliste au «Het Nieuwsblad») qui travaillait sur un article concernant l'accident d'avion de Sake Masisi, il y a 60 ans. Le 19 juillet 1960, un C-119 de l'armée belge s'est en effet écrasé au Congo, tuant 41 Belges. Les 13 et 16 juillet, Johnny Nys a recherché dans nos archives des informations fiables, des documents, des photographies originales, etc. et les lui a transmis. Ainsi, l'article était prêt à temps pour être publié le 19 juillet. Voir également [https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20200717\\_96817107](https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20200717_96817107)

### VZW Dakota dankt:

Rudy Geirnaert, gewezen bevelhebber van de 15 Wing, voor het schenken van uniformen en vliegkledij.  
Onze voorzitter Jacques Lousberg, die ons een nieuwe TV bezorgde voor onze ontmoetingsruimte.  
Onze medewerker Johnny Nys voor het schenken van modern televisietoestel voor het museum.

### ASBL Dakota remercie

Rudy Geirnaert, ancien commandant du 15 Wing pour avoir fait don d'uniformes et de vêtements de vol.  
Notre président Jacques Lousberg, qui nous a offert une nouvelle télévision pour notre salle d'accueil.  
Notre employé Johnny Nys pour le don d'un téléviseur moderne pour le musée.





© Airbus SAS 2019 • All right reserved.

Jacques Lousberg

**D**e eerste A330-200 MRTT van de NAVO's MMF (Multinational MRTT Fleet) landde op 30 juni laatsleden op zijn thuisbasis Eindhoven. Ook een tweede toestel werd begin augustus geleverd. De vliegtuigen worden tewerkgesteld in het kader van een MMU (Multinational MRTT Unit).

Deze gebeurtenis heeft een historische impact op de 15 Wing. De capaciteit voor strategisch transport bestond in het verre verleden uit DC4, DC6 en later B727 toestellen. De twee B727 werden in de eerste plaats vervangen door twee A310's die op hun beurt plaats moesten ruimen voor een A330 of een A321 onder een "dry lease" contract. Deze capaciteit verdwijnt binnen de 15 Wing vanaf 2021 en wordt vervangen door de Belgische deelname aan de MMF. Het leasing contract voor de A321/A330 wordt dan beëindigd.

De huidige uitgave van Dakota News is een geschikte gelegenheid om over de MMF uit te wijden en onze lezers zo met het programma kennis te laten maken.

Al kort na de ingebruikname van de F16's ontstond ook in onze Luchtmacht de behoefte aan AAR (Air to Air Refuelling) operaties. Immers de F16 was standaard uitgerust met een AAR "réceptacle" zoals al jaren in gebruik bij de Amerikaanse luchtmacht. Aanvankelijk bood die capaciteit onze luchtmacht de mogelijkheid om op een veilige manier de Noord-Atlantische Oceaan naar Noord-Amerika over te steken met haar gevechtsvliegtuigen, om daar deel te nemen aan internationale tactische training en oefeningen met realistische luchtgevecht scenario's zoals "Red Flag" en "Green Flag".

Met het einde van de Koude Oorlog, de operaties in de Balkan en vanaf 2000 nog veel meer tijdens de operaties in Afghanistan, Libië en meer recent in het Midden-Oosten, bleek intussen overduidelijk hoezeer het tekort aan AAR capaciteit in zijn geheel, maar zeer zeker binnen de Europese NAVO-partners problematisch geworden was. De bestaande Europese vloot was en is zeer klein en verouderd. Daarenboven waren/zijn niet alle toestellen uitgerust met het "boom-systeem" en daarom waren/zijn ze niet in staat jachtvliegtuigen zoals de F16, uitgerust met

Jacques Lousberg

**L**e premier A330-200 MRTT de la MMF (Multinational MRTT Fleet) de l'OTAN a atterri sur sa base-mère à Eindhoven le 30 juin dernier. Un deuxième avion a également été livré au début du mois d'août. Les avions sont utilisés dans le cadre d'une MMU (Multinational MRTT Unit).

Cet événement a un impact historique sur le 15 Wing. Dans le passé lointain, la capacité de transport stratégique consistait en des avions DC4, DC6 et plus tard B727. Les deux B727 ont été remplacés en premier lieu par deux A310 qui ont dû à leur tour faire place à un A330 ou un A321 dans le cadre d'un contrat de location sans équipage (dry lease). Cette capacité disparaîtra au sein du 15 Wing à partir de 2021 et sera remplacée par la participation belge au MMF. Le contrat de location A321/A330 sera alors résilié.

Cette édition du Dakota News est une bonne occasion d'en apprendre davantage sur le MMF et de présenter le programme à nos lecteurs.

Le besoin d'opérations AAR (Air-to-Air Refuelling) s'est fait sentir dans notre Force aérienne peu après la mise en service des F-16. Le F-16 était équipé de façon standard d'un réceptacle AAR comme l'a utilisé l'Armée de l'air américaine pendant des années. Au départ, cette capacité a offert à notre Force aérienne la possibilité de traverser l'océan Atlantique Nord en toute sécurité vers l'Amérique du Nord avec ses avions de chasse pour participer à des entraînements et des exercices tactiques internationaux avec des scénarios de combat aérien réalistes tels que « Red Flag » et « Green Flag ».

Avec la fin de la guerre froide, les opérations dans les Balkans et, à partir de 2000, de nombreuses autres opérations en Afghanistan, en Libye et plus récemment au Moyen-Orient, il est apparu clairement que la pénurie de capacité AAR était devenue problématique dans son ensemble, mais certainement au sein des partenaires européens de l'OTAN. La flotte européenne existante était et reste très petite et dépassée. En outre, tous les avions n'étaient pas/ne sont pas équipés du « système de perche » et donc ils n'étaient/ne sont pas en mesure de ravitailler des chasseurs comme le F-16, équipé seulement d'un réceptacle.



enkel een "receptacle" te bevoorraden.

Naar aanleiding van de AAR-problematiek die overtuigend aan het licht kwam tijdens de operaties in Libië ondernam het EDA (European Defence Agency) een zeer uitgebreide analyse en studie. Deze studie leidde op de NAVO-top van 2012 tot de beslissing dat het EDA het initiatief zou nemen om het tekort aan AAR en strategische transportcapaciteit in Europa aan te pakken. Het objectief was om bestaande en geplande middelen te optimaliseren en een Europese MMF (Multinational MRTT Fleet) te ontwikkelen. De MMF moest een kost-efficiënte en flexibele

En réponse à la problématique AAR qui a été révélée de manière convaincante lors des opérations en Libye, l'AED (Agence européenne de défense) a entrepris une analyse et une étude très approfondie. Cette étude a conduit à la décision, lors du sommet de l'OTAN en 2012, que l'AED prendrait l'initiative de remédier à la pénurie AAR et à la capacité de transport stratégique en Europe. L'objectif était d'optimiser les ressources existantes et de développer une flotte européenne, la MMF (Multinational MRTT Fleet) qui devait apporter une solution rentable et flexible à la pénurie de capacités européennes en matière d'AAR et à la



© Airbus SAS 2019 • All right reserved.

oplossing vormen voor het tekort aan Europese AAR-capaciteit en de overdreven afhankelijkheid van de middelen van de VSA.

Waarom MRTT? Het platform dient niet alleen een AAR-capaciteit te hebben maar moet ook de uit de analyses gebleken nood aan strategisch transport van passagiers en cargo oplossen. Bijkomend kwam de vereiste om de vliegtuigen te kunnen uitrusten voor gecompliceerde en grootschalige medische evacuaties. De bal gaat definitief aan het rollen in november 2012 bij de ondertekening van het akkoord tussen enerzijds NSPA (NATO Support and Procurement Agency) en anderzijds OCCAR (het Franse Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement).

In augustus 2016 lanceren Luxemburg en Nederland definitief het project met de ondertekening van de MOU (Memorandum of Understanding). Duitsland en Noorwegen ondertekenen de MOU in juni 2017 en worden in februari 2018 gevolgd door België. Tsjechië tekent in oktober 2019. De basis voor het project is de A330-200 MRTT van EADS (Airbus Industries).

De A330-200 is een toestel dat haar diensten en betrouwbaarheid al geruime tijd in de burgerluchtvaart bewezen heeft. De eerste testvlucht van de A330 MRTT vond plaats op 15 juni 2007 en het eerste toestel werd operationeel ingezet in 2011 door een niet-NAVO gebruiker. De A330-200 die gekozen worden voor een MRTT-conversie worden vanuit de Airbus zetel in Toulouse nieuw geleverd aan de Airbus Military faciliteit in Getafe, Spanje. De modificaties aan het vliegtuig zijn relatief simpel.

De bestaande brandstoftanks in de vleugels van het vliegtuig, de centrale tank in de romp en de tank in het horizontale staartvlak bieden een capaciteit van 111 ton. Supplementaire reservoirs in het vrachtruim zijn dus niet noodzakelijk. Dit heeft als voordeel dat de volledige passagiers- en cargoruimte beschikbaar blijven voor het transport van personeel en vracht in standaard cargocontainers. Het passagiersdek en de drie vrachtruimen samen bieden de

dépendance excessive à l'égard des États-Unis.

Pourquoi le MRTT ? La plate-forme ne devait pas seulement avoir une capacité AAR, mais devait également résoudre le besoin de transport stratégique de passagers et de fret, comme le montrent les analyses. En outre, il a fallu équiper l'avion pour des évacuations médicales compliquées et de grande envergure. Le départ est enfin donné en novembre 2012 avec la signature de l'accord entre la NSPA (NATO Support and Procurement Agency) d'une part et l'OCCAR (Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement) d'autre part.

En août 2016, le Luxembourg et les Pays-Bas lancent définitivement le projet avec la signature du MOU (Memorandum of Understanding). L'Allemagne et la Norvège signent le protocole d'accord en juin 2017, suivies par la Belgique en février 2018. La République tchèque signe en octobre 2019. La base du projet est l'A330-200 MRTT d'EADS (Airbus Industries).

L'A330-200 est un avion qui a prouvé depuis longtemps ses capacités et sa fiabilité dans l'aviation civile. Le premier vol d'essai de l'A330 MRTT a eu lieu le 15 juin 2007 et le premier avion a été mis en service en 2011 par un utilisateur non OTAN. Les A330-200 choisis pour être convertis en MRTT seront livrés neufs du siège d'Airbus à Toulouse aux installations militaires d'Airbus à Getafe, en Espagne. Les modifications apportées à l'avion sont relativement simples.

Les réservoirs de carburant existants dans les ailes de l'avion, le réservoir central dans le fuselage et le réservoir dans l'empennage horizontal offrent une capacité de 111 tonnes. Des citernes supplémentaires dans la soute ne sont donc pas nécessaires. Cela présente l'avantage que tout l'espace pour les passagers et le fret reste disponible pour le transport de personnel et de marchandises dans des conteneurs de fret standards. La cabine des passagers et les trois soutes pour le fret offrent ensemble la possibilité de charger jusqu'à 45 T dans un espace de 120 m<sup>3</sup>. La cabine de l'A330-200 peut accueillir jusqu'à 267 passagers, selon la version. Le matériel

mogelijkheid om tot 45 T te laden in een ruimte van 120 m<sup>3</sup>. In de passagierscabine van de A330-200 kunnen afhankelijk van de versie tot 267 passagiers plaats nemen. Op eenvoudige wijze kan de uitrusting voor de medische evacuatie aan boord gezet worden. Ze biedt plaats voor 6 ICU's (Intensive Care Unit-Intensieve zorgen) en 16 brancards. In een aangepaste versie is er plaats voor 130 brancards.

De MRTT is voor zijn AAR-rol voorzien van een ARBS (zie einde tekst) voor de bevoorrading van vliegtuigen uitgerust met een "réceptacle" zoals de F16 en de F35. De ARBS voor de MRTT werd ontwikkeld door Airbus Industries met een volledig digitaal FBW (Fly By Wire) controlesysteem dat zorgt voor een verbeterde stabiliteit en een goede Bedienbaarheid in normale en alternatieve modi. De "boom-slurf" is 18 m lang en kan tot 3600 kg per minuut tanken.

Bijkomend is het vliegtuig uitgerust met 2 "pods" onder de vleugels met daarin het "hose and drogue" systeem (zie einde tekst), waardoor ook vliegtuigen uitgerust met een "refuelling probe" kunnen bevoorrad worden. De "pods" leveren een debiet van 1300 kg per minuut. Ze worden onder de vleugels bevestigd op de ophangingspunten waar, op de A340, de motoren 1 en 4 zouden geplaatst worden. De A330 en de A340 delen immers dezelfde vleugel.

Het geheel van de AAR-functie in het vliegtuig wordt door een AAR-operator gecontroleerd vanaf een console in de cockpit, die daartoe voorzien werd van videoschermen en controlepanelen. Het toestel is uitgerust met dag/nacht videoapparatuur die de schermen voeden. Om de console te kunnen plaatsen wordt de cockpit ruimer gemaakt.

De andere modificaties aan de basis A330-200 versie zijn de introductie aan boord van een systeem voor monitoring en herplanning van opdrachten (on-board mission monitoring and replanning system), een systeem voor het vermijden van bedreigingen en voor zelfbescherming (threat avoidance and self-protection system), en aangepaste communicatiemiddelen die beantwoorden aan de behoeftes van de militaire opdracht. Tenslotte worden ook de laterale FCL (Flight Control Laws) van het FBW gewijzigd om meer flexibele "bank" bevelen toe te laten. In de tanker operatie met de neergelaten boom wordt het vluchtdomein beperkt tot +2.0 g en 0 g. De automatische piloot krijgt een bijkomende "bank angle mode" om de stabiliteit van het tankerplatform te verbeteren.

De prestaties over lange afstand van de A330-200 zijn genoegzaam bekend. Een duiding van de prestaties als tanker/transport daarentegen zijn in deze uiteenzetting wel nuttig. Theoretisch kan een MRTT bij vertrek uit zijn MOB Eindhoven 4 gevechtsvliegtuigen begeleiden en in vlucht bevoorraden tot in bijvoorbeeld het Pakistan, tot ten Zuiden van de Sahara of het midden van de Oostkust van de VSA. Met 20 T vracht kan dit tot eender welke uithoek van het Arabische Schiereiland. Vertrekkend vanuit de MOB zou een MRTT bijvoorbeeld tijdens de operaties in Libië 50 T brandstof hebben kunnen leveren aan de vliegtuigen van de coalitie gedurende een "on station time" van 4:30 uur.

Het MMF-programma voorzorg in de levering van 8 toestellen met een optie voor 3 bijkomende MRTT's. Recent heeft Luxemburg de optie op het negende toestel omgezet naar een bestelling. Zes vliegtuigen worden gestationeerd op de MOB Eindhoven. De andere 3, waarvan 1 permanent in medevac-versie, zullen gestationeerd staan op de FOB (Forward operating Base) Koln-Wahn. Het huidige leveringsschema is gepland voor 3 toestellen in 2020, 2 in 2021, 2 in 2022 en 1 in 2024.

d'évacuation médicale peut facilement être placée à bord. Il peut accueillir 6 unités de soins intensifs (ICU) et 16 brancards. Une version adaptée peut accueillir 130 brancards.

Le MRTT est équipé d'un ARBS (voir fin du texte) pour son rôle AAR afin d'approvisionner les avions équipés d'un réceptacle tels que le F-16 et le F-35. L'ARBS pour le MRTT a été développé par Airbus Industries avec un système de contrôle FBW (Fly By Wire) entièrement numérique qui assure une meilleure stabilité et une bonne opérabilité en mode normal et alternatif. La perche mesure 18 m de long et peut ravitailler jusqu'à 3.600 kg par minute.

De plus, l'avion est équipé de deux nacelles sous les ailes contenant le système « hose and drogue » (voir fin du texte), ce qui permet également de ravitailler les avions équipés avec un « refuelling probe ». Les nacelles délivrent un débit de 1.300 kg par minute. Elles sont montées sous les ailes sur les points de suspension où, sur l'A340, seraient placés les moteurs 1 et 4. L'A330 et l'A340 sont équipés du même type d'aile.

Toute la fonction AAR dans l'avion est contrôlée par un opérateur AAR depuis une console dans le cockpit équipée d'écrans vidéo et de panneaux de contrôle. L'avion est équipé d'un équipement vidéo jour/nuit qui alimente les écrans. Afin de pouvoir placer la console, le cockpit a été agrandi.

Les autres modifications apportées à la version de base de l'A330-200 sont l'introduction à bord d'un système de surveillance et de replanification des missions (on-board mission monitoring and replanning system), d'un système d'évitement des menaces et d'autoprotection (threat avoidance and self-protection system),



ainsi que des moyens de communication adaptés qui répondent aux besoins de la mission militaire. Finalement, les FCL (Flight Control Laws) latérales du FBW sont également modifiées pour permettre des ordres d'inclinaison plus flexibles. En mode ravitailleur avec la perche abaissée, le domaine de vol est limité à +2,0 g et 0 g. Le pilote automatique dispose d'un mode angle d'inclinaison (bank angle mode) supplémentaire pour améliorer la stabilité de la plate-forme du ravitailleur.

Les performances sur les longues distances de l'A330-200 sont bien connues. Il est par ailleurs utile de donner dans cet article une indication de la performance en tant que ravitailleur/transporteur. Théoriquement, un MRTT peut, par exemple, accompagner quatre avions de chasse au départ de sa MOB (Main Operation Base) Eindhoven et les approvisionner en vol jusqu'au Pakistan, au sud du Sahara ou au milieu de la côte Est des États-Unis. Avec une cargaison de 20 tonnes, n'importe quel





Het 9de toestel volgt nadien.

De vliegtuigen hebben het statuut "State Aircraft" en krijgen een Nederlandse militaire registratie. De NAVO is de officiële eigenaar. De MRTT's worden ingezet binnen het kader van de MMU (Multinational MRTT Unit) die haar opdrachten zal toegewezen krijgen via het EATC (European Air Transport Command). De eenheid zal daarvoor over internationaal samengestelde bemanningen op elk van de 9 MRTT's en het bijbehorend ondersteunend personeel beschikken. De bemanningen en het steunpersoneel komen uit een pool van de zes deelnemende NAVO-landen. Voor het onderhoud staat de MMU in voor het niveau 1, wat de "flight line" activiteiten en de A-checks inhoudt. Het niveau 2 en 3 worden uitbesteed.

Het MRTT-programma valt onder de supervisie en controle van een MEB (Multinational Executive Board). De MEB duidt volgens beurtrol de commandant van de MMU aan. Dit is een OF-5-functie (Kolonel). Deze officier is verantwoordelijk ten opzichte van het MEB voor de implementatie van de directieven, de rapportering, de uitvoering van de opdrachten en zijn effectief commando. De OPCON (Operational Control) autoriteit werd door de deelnemende landen naar het EATC gedelegeerd. De MOU voorziet dat die autoriteit ook wanneer nodig naar de commandant van het MMU, een andere organisatie of een ander agentschap kan gedelegeerd worden.

De Belgische bijdrage omvat de acquisitie van een MRTT. Ons land heeft ingetekend op een gebruik van 1.000 vlieguren per jaar wat overeenkomt met het gebruik van 10,05% van de vloot. Ter vergelijking heeft Duitsland ingetekend voor 5.500 vlieguren, Nederland voor 2.000, Noorwegen voor 100 en Tsjechië 150 uren. Luxemburg had initieel ingetekend voor 200 vlieguren maar heeft dit vermeerderd naar 1.200 met haar inbreng van het negende toestel. In de Belgische behoefte zijn 310 vlieguren voorzien voor zuivere AAR (inclusief training) en AAR met transport en "ferry flights". Tot slot vervangen 690 uur luchttransport de vroegere capaciteit in de 15 Wing,

coïn de la péninsule arabe peut être atteint. Au départ de la MOB, un MRTT aurait pu, par exemple, fournir 50 T de carburant aux avions de la coalition lors des opérations en Libye, en restant 4 h 30 dans la zone de ravitaillement.

Le programme MMF prévoyait la livraison de huit appareils avec une option pour trois MRTT supplémentaires. Récemment, le Luxembourg a converti en commande l'option sur le neuvième appareil. Six avions seront stationnés à la base militaire d'Eindhoven. Les trois autres, dont un appareil en version d'évacuation médicale permanente, seront stationnés sur la FOB (Forward Operating Base) Köln-Wahn. Le calendrier de livraison actuel prévoit trois avions en 2020, deux en 2021, deux en 2022 et un avion en 2024. Le neuvième suivra ensuite.

Les avions ont le statut « Avion d'Etat » et reçoivent une immatriculation militaire néerlandaise. L'OTAN en est le propriétaire officiel. Les MRTT seront déployés dans le cadre de la MMU (Multinational MRTT Unit) qui se verra confier ses missions par le biais de l'EATC (European Air Transport Command). À cette fin, l'unité disposera d'équipages de composition internationale dans chacun des neuf MRTT et du personnel de soutien associé. Les équipages et le personnel de soutien proviennent d'un pool des six pays de l'OTAN participants. Pour la maintenance, la MMU sera chargée du niveau 1, qui comprend les entretiens "flight line" et les contrôles A. Les niveaux 2 et 3 seront externalisés.

Le programme MRTT est supervisé et contrôlé par un MEB (Multinational Executive Board). Le MEB nomme, à tour de rôle, le commandant de la MMU. C'est une fonction OF-5 (colonel). Cet officier est responsable vis-à-vis du MEB de la mise en œuvre



**LtCol Kurt "Guy" Deprez, comd Flying Group MMU**

des directives, de l'établissement des rapports, de l'exécution des missions et de son commandement effectif. L'autorité OPCON (contrôle opérationnel) a été déléguée à l'EATC par les pays participants. Le protocole d'accord (MOU) prévoit que cette autorité peut, si nécessaire, également être déléguée au commandant de la MMU, à une autre organisation ou à une autre agence.

La contribution belge comprend l'acquisition d'un MRTT. Notre pays a souscrit à une utilisation de 1.000 heures de vol par an, ce qui correspond à l'utilisation de 10,05 % de la flotte. À titre de comparaison, l'Allemagne a souscrit 5.500 heures de vol, les Pays-

dit rekening houdend met de ingebruikname van de A400M. De totale personeelsbezetting voor de MMU bedraagt 370 man. De Belgische bijdrage hierin voorziet in een totaal van 39 man FTE (Full Time Equivalent): 8 piloten, 4 AAR operator/loadmasters, 7 cabinepersoneel, 14 technici en 6 Admin&Ops personeel.

Tot besluit mogen we stellen dat het NAVO MRTT programma waarop de zes deelnemende landen ingetekend hebben een mooi voorbeeld is van een Europees defensie-initiatief in nauwe samenwerking met de NAVO. Het programma toont duidelijk aan hoe Europese NAVO-lidstaten samen een project kunnen realiseren om tekortkomingen in bepaalde capaciteiten in te vullen. Zoals wordt gezegd in de hogere NAVO-kringen: "This is Pooling and Sharing at its Best".

Bronvermelding: EADS-publicaties, NAVO factsheets, BE Defensie, MMU PR.

Bas 2.000, la Norvège 100 et la République tchèque 150 heures. Le Luxembourg a initialement souscrit pour 200 heures de vol, mais a augmenté ce chiffre à 1.200 avec l'apport du neuvième avion. Les besoins belges sont de 310 heures de vol pour l'AAR (y compris l'entraînement) et l'AAR avec transport et « ferry flights ». Finalement, 690 heures de transport aérien remplacent la capacité précédente du 15 Wing, en tenant compte de la mise en service de l'A400M.

L'effectif total de la MMU est de 370 hommes. La contribution belge fournit un total de 39 ETP (équivalent temps plein) : 8 pilotes, 4 opérateurs AAR/loadmaster, 7 membres personnel de cabine, 14 techniciens et 6 membres du personnel Admin & Ops.

En conclusion, le programme MRTT de l'OTAN souscrit par les six pays participants est un bon exemple d'initiative de défense européenne en étroite coopération avec l'OTAN. Le programme montre clairement comment les états européens membres de l'OTAN peuvent réaliser ensemble un projet visant à combler les lacunes de certaines capacités. Comme il est dit dans les hauts cercles de l'OTAN : "This is Pooling and Sharing at its Best" (C'est la mise en commun et le partage à son meilleur niveau).

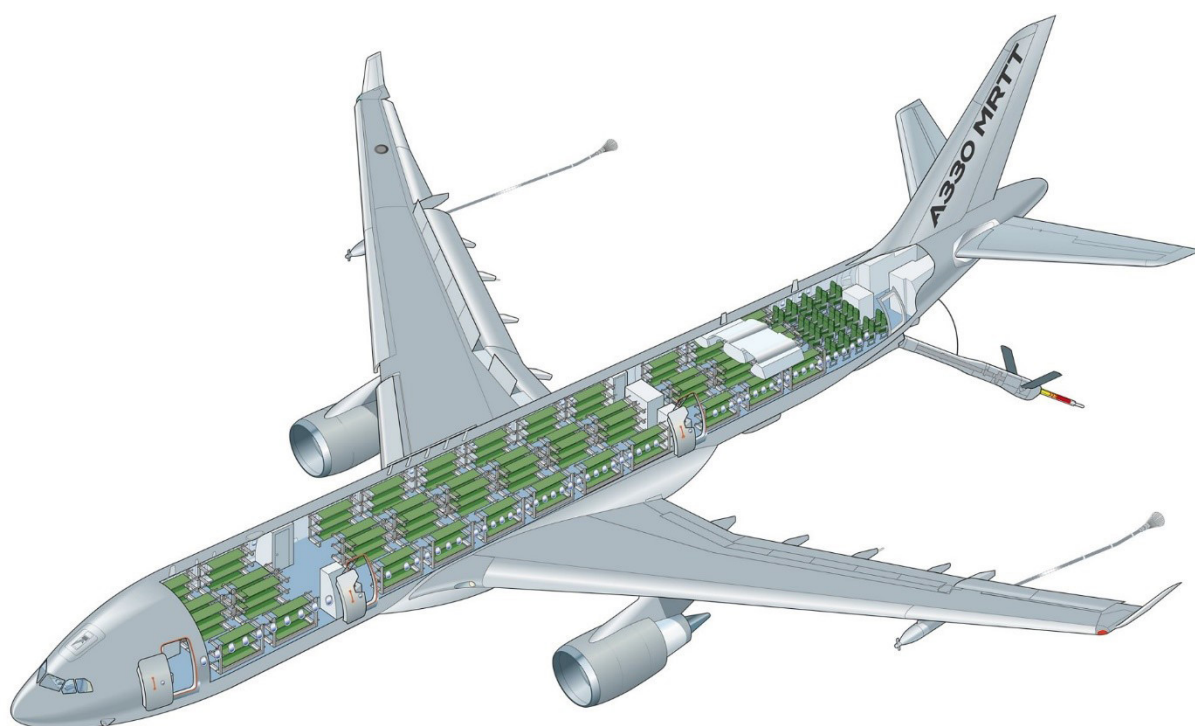
Source : publications d'EADS, fiches d'information de l'OTAN, BE Defensie, MMU PR.

**Aerial Refuelling Boom System:** De "refuelling boom" is een starre, holle buis bevestigd achteraan onder de tanker. Aan het uiteinde zit een flexibele kogelkoppeling en een klep. De kogel klikt in een systeem van de ontvanger. Deze koppeling vangt de bewegingen op die de twee vliegtuigen ten opzichte van elkaar maken. De arm heeft even voor het uiteinde twee vleugels in V-vorm. Het te tanken vliegtuig nadert de tanker van achteren en van beneden. Zodra het binnen bereik van de arm is, stuurt de boom operator het uiteinde in de vulopening van het ontvangende vliegtuig.

**Hose and drogue systeem:** Het systeem van de flexibele koppeling bestaat uit een slang met aan het uiteinde een constructie die doet denken aan de shuttle van het badmintonspel. Die zal een stabilisatie-effect opwekken om de slang quasi stil in de lucht te hangen zodat het ontvangende vliegtuig zijn koppelingsmechanisme er gemakkelijk in kan laten glijden.

**Aerial Refuelling Boom System:** Le « refuelling boom » est un tube rigide et creux fixé à l'arrière sous le ravitailleur. À l'extrémité se trouve un raccord à bille flexible et une valve. La balle s'enclenche dans un système du réceptacle. Ce couplage permet de capter les mouvements que les deux avions effectuent l'un par rapport à l'autre. Le bras a juste devant l'extrémité deux ailes en forme de V. L'avion à ravitailler s'approche du ravitailleur par l'arrière et par le dessous. Dès qu'il est à portée du bras, le « boom operator » dirige l'extrémité dans l'ouverture de remplissage de l'avion récepteur.

**Hose and drogue systeem :** Le système de couplage flexible consiste en un tuyau dont la construction à l'extrémité est comparable à un volant de badminton. Cela créera un effet de stabilisation permettant de suspendre le tuyau en l'air de façon presque immobile, de sorte que l'avion récepteur puisse facilement y glisser son mécanisme d'accouplement.





# Biografie van Brigade- generaal Albert Laforce

Part 2



# Biographie du General de Brigade Albert Laforce

Part 2

Door Jos Moeyns

**Op het einde van deel 1 van dit artikel heeft Albert Laforce met succes zijn operationele training op Spitfire III en V volbracht. Hij krijgt de opdracht om zich bij het 609 R(A)AF Sqn te voegen, dat uitgerust is met de Typhoon.**

**M**aar, eerst was een conversie cursus op Typhoon noodzakelijk. Deze vond plaats nabij Bristol, op de RAF Basis Aston Down (27/07/44-15/08/44 info logbook nr 2) toen de thuishaven van nr3 TEU (Tactical Exercise Unit). De eerste "take-off" met een Typhoon was een ongelooflijke ervaring. Het toestel had een zeer sterke motor en "The Beast" zoals het genoemd werd, was volledig onder controle, de piloot werd min of meer beperkt tot een rol van passagier...Dit is misschien wat overdreven, maar vergeet niet dat er toen nog geen



vluchtsimulatoren waren, en on-the-job training in een eenzitter was geen optie. De operationele training bestond er meestal in een doel op een platform in Bristol Bay te bombarderen. Er werden geen echte bommen gebruikt maar betonnen oefenbommen. Het bombarderen gebeurde eerst van op grote hoogte en men ging geleidelijk lager vliegen om correct te kunnen inschatten

12

Par Jos Moeyns

traduction Michel Mandl

**En fin de première partie de cet article, Albert Laforce termine avec succès son entraînement opérationnel sur Spitfire III et V. Il est désigné pour rejoindre le 609 RAAF Sqn équipé de Typhoon.**

**L**a transition sur Typhoon est effectuée à la base RAF Aston Down près de Bristol (27/07/44 – 15/08/44 info logbook), la base mère du #3 TEU Tactical Exercise Unit. Le premier décollage en Typhoon est une expérience inouïe. Et l'appareil est doté d'un moteur très puissant. « The beast », comme ils l'appellent, a tout sous contrôle... ; la tâche du pilote se limite plus ou moins à un rôle de passager. C'est sans doute exagéré, mais n'oublions pas qu'à l'époque, il n'y a pas de simulateurs de vol et qu'en monoplace, « on the job training » n'est pas envisageable.

L'entraînement consiste essentiellement dans le bombardement d'un objectif dans la baie de Bristol. Des bombes d'entraînement en béton remplacent les vraies bombes. Les largages débutent à haute altitude pour terminer progressivement à plus basse altitude afin d'apprendre à éviter de crasher après avoir larguer l'armement factice.

Après un certain temps, ils sont prêts à entrer en action et à débiter le combat.

Ayant atteint le niveau opérationnel requis du 609 Sqn, Albert rejoint l'escadrille le 19 septembre 1944 comme Flight /Sergeant à l'aérodrome B53 près de Merville (FR).

À partir de ce moment, les vraies missions de combat d'Albert vont commencer. Elles consistent essentiellement en missions de reconnaissance et d'attaque de positions ennemies comme les trains, les voies de chemin de fer et barges ainsi que les shelters et convois militaires.

Le 609 Sqn fait partie avec les Sqn 164 et 189 du 123 Wing.

J'ai eu la chance de pouvoir me procurer auprès de l'actuel R(A)AF 609 Sqn, une copie des « Squadron Operations Logbook » couvrant la période du 1/01/1943 au 15/09/1945.

De courts extraits ayant essentiellement trait aux Belges, proviennent de ce Logbook. L'escadrille suivait la ligne de front et se

wanneer de oefenbom moest gelost worden, zonder zelf in de baai te belanden. Na enige tijd was men klaar om tot de actie over te gaan en de strijd te beginnen.

Volledig operationeel volgens de vereisten van het 609 Sqn, voegde hij zich bij het smaldeel op vliegveld B53 nabij Merville (FR) als Flight /Sergeant op 19 september 1944. Op dat ogenblik begonnen de oorlogsopdrachten voor Albert. Ze bestonden voornamelijk uit gewapende verkenningsvluchten, aanvallen op vijandelijke doelen zoals treinen en treinsporen, binnenschepen, bunkers en militaire konvooiën. Het 609 Sqn was, samen met 164 Sqn en 189 Sqn, een onderdeel van de 123 Wing.

Ik heb het geluk gehad om van het huidige R(A)AF 609 Sqn een kopie te krijgen van het "Squadrons Operations Logbook" uit die periode (1/01/1943-15/09/1945). De korte uittreksels, die voornamelijk betrekking hebben op de Belgen, komen uit dat Logbook. Het smaldeel volgde de frontlijn en verplaatste zich regelmatig. Ik hoop dat deze passages u een idee geven van het ritme van de operaties, de vooruitgang van de geallieerden, maar ook de verliezen aan levens.

### **Merville (FR)**

**11/09/44**

609 Sqn komt aan op vliegveld B53.

**14/09/44**

Belgische CO Squadron Leader Raymond "Cheval" Lallemand wordt getroffen door FLAK (Fliegerabwehrkanone), keert terug naar B53 waar zijn Typhoon verongelukt bij de landing. Hij is ernstig verbrand en wordt overgebracht naar Engeland voor behandeling in het hospitaal en herstel.

**17/09/44**

Tom Y Wallace wordt bevorderd tot Sqn Ldr en aangeduid als nieuwe CO.

**19/09/44**

Albert Laforce neemt zijn plaats in bij het 609 Sqn, samen met de Belgen P/O Goblet en P/O De Bruyn.

**26/09/44**

Albert's eerste operationele vlucht met 609 Sqn.

**28/09/44**

Belgian Flight Lieutenant Van Daele wordt door FLAK geraakt en overlijdt.

### **Ursel (BE)**

**09/11/44**

609 Sqn komt aan op vliegveld B67.

De eerste week van november waren er hevige gevechten om het eiland Walcheren te heroveren. De geallieerde troepen waren al een heel eind gevorderd op Belgisch territorium maar ze hadden bevoorrading van materiaal en brandstof nodig. De enige haven die hiervoor groot genoeg was, was deze van Antwerpen. Maar het gebruik van de Schelde monding was onmogelijk door de vijandelijke vuurkracht op het eiland Walcheren. Albert herinnert zich die zendingen als bijzonder gevaarlijk en gedurende een van die opdrachten was zijn Typhoon licht geraakt. Ze konden de Duitse posities niet dicht benaderen door het gevaar dat ze vormden. Daarom maakten ze gebruik van hun raketten. En als dan een van de vele stellingen geraakt en uitgeschakeld werd, was de dag daarop de Duitse vuurkracht hersteld. Uiteindelijk werd Walcheren ingenomen door "Special Troops" na een gecoördineerde aanval vanuit de zee.

**11/11/44**

Sqn Ldr Wallace wordt getroffen door FLAK en overlijdt.

déplaçait régulièrement. J'espère que ces extraits vous donneront une idée du rythme des opérations, de l'avance des Alliés et des pertes subies.

### **Merville (FR)**

**11/09/44**

609 Sqn arrive à l'aérodrome B53.

**14/09/44**

Le CO belge, le Squadron Leader Raymond « Cheval » Lallemand, est atteint par la FLAK. Il parvient à rejoindre B53, mais son Typhoon crashe à l'atterrissage. Il est grièvement brûlé et évacué vers l'Angleterre pour y être hospitalisé et se rétablir.

**17/09/44**

Tom Y Wallace est promu Sqn Ldr et désigné comme nouveau CO.

**9/09/44**

Albert Laforce rejoint le 609 Sqn avec les Belges P/O Goblet et P/O De Bruyn.



**26/09/44**

Premier vol opérationnel d'Albert au 609 Sqn.

**28/09/44**

Le Belge Flight Lieutenant Van Daele est touché par la FLAK et décède.

### **Ursel (BE)**

**09/11/44**

609 Sqn arrive à l'aérodrome B67.

La première semaine de septembre, d'importants combats ont lieu en vue de la prise de l'île de Walcheren. Les troupes alliées occupent déjà une grande partie du territoire belge, mais elles ont besoin de ravitaillement en matériel et en carburant. Le seul port assez grand pour assumer cette tâche est Anvers. Mais l'utilisation de l'embouchure de l'Escaut est impossible étant donné la capacité de feux de l'ennemi sur l'île de Walcheren.

Albert se souvient de ces missions particulièrement dangereuses. Au cours d'un de ces vols, son Typhoon est légèrement touché. Il ne leur est pas possible de s'approcher des positions allemandes sans prendre d'énormes risques. C'est la raison pour laquelle ils vont utiliser leurs roquettes. En cas de coup but de l'une des batteries anti-aériennes, dès le lendemain, la puissance de feu allemande était rétablie. Finalement, Walcheren sera libéré par les « Special Troops » après une attaque coordonnée avec la Marine.

**11/11/44**

Le Sqn Ldr Wallace est touché par la FLAK et décède.

**14/11/44**





**14/11/44**

Een nieuwe CO wordt aangesteld: de Belg Charles Demoulin.

**28/11/44**

Albert Laforce wordt bevorderd tot Pilot/Officer (P/O)

### **Gilze Ryen (NL)**

**24/11/44**

609 Sqn komt aan op vliegveld B77.

**01/12/44**

Bezoek van General Dwight Eisenhower, Allied Supreme Commander.

**05/12/44**

CO Demoulin wordt geraakt door FLAK en gebruikt zijn valschermscherm. Hij wordt krijgsgevangen genomen.

**16/12/44**

Het Von Rundstedt offensief wordt gelanceerd in de Ardennen.

### **Chievres (BE)**

**31/12/44**

609 Sqn komt aan op vliegveld A84.

**13/01/45**

CO 123 Wing, Wg Cdr Walter Dring slipt op een beijzeldde piste en overlijdt.

### **Gilze Ryen (NL)**

**19/01/45**

609 Sqn keert terug naar vliegveld B77.

**08/02/45**

Flying Officer Jean De Bruyn heeft zijn valschermscherm moeten gebruiken.

**14/02/45**

Flight Lt R K "Gibby" Gibson wordt getroffen door FLAK en overlijdt.

**22/02/45**

P/O Albert Laforce's Typhoon wordt geraakt door schoten van kleine wapens. Een kogel doorboort de cockpit en schaaft zijn wang. Er is bloed maar niets ernstig, een gelukkige ontsnapping.

**25/02/45**

Flying Officer Wathieu (BE) wordt geraakt door FLAK, maar kan zijn valschermscherm gebruiken en blijft ongedeerd.

Flying Officer Rik Dupre (BE) wordt ook geraakt en heeft motorproblemen. Hij moet landen met een defect landingsstel, hij schuift van de landingsbaan maar blijft ongedeerd.

**03/03/45**

Flying Officer Goblett (BE) in zijn Recce Typhoon is foto's aan het nemen nabij de zwaar verdedigde Rijn wanneer hij geraakt

Le Belge Charles Demoulin devient le nouveau CO.

**28/11/44**

Albert Laforce est nommé au grade de Pilot/Officer (P/O)

### **Gilze Ryen (Pays-Bas)**

**24/11/44**

609 Sqn s'installe à l'aérodrome B77.

**01/12/44**

Visite du Général Dwight Eisenhower, Allied Supreme Commander.

**05/12/44**

Le CO Demoulin est lui aussi touché par la FLAK et parvient à sauter de l'appareil. Il est fait prisonnier.

**16/12/44**

L'offensive Von Rundstedt est lancée dans les Ardennes.

### **Chièvres (BE)**

**31/12/44**

**13/01/45**

Le CO 123 Wing, Wg Cdr Walter Dring, dérape sur une piste verglacée et décède à la suite de son crash.

### **Gilze-Ryen (Pays-Bas)**

**19/01/45**

609 Sqn retourne à l'aérodrome B77.

**08/02/45**

Le Flying Officer Jean De Bruyn a fait usage de son parachute.

**14/02/45**

Le Flight Lt R K « Gibby » Gibson est touché par la FLAK et décède.

**22/02/45**

Le Typhoon de P/O Albert Laforce est touché par des armes de petits calibres. Une balle traverse le cockpit et érafle sa mâchoire. Il saigne, mais rien de grave. Il s'en tire fort heureusement.

**25/02/45**

Le Flying Officer Wathieu (BE) est touché par la FLAK ; il parvient à sortir de l'avion sans se blesser.

Le Flying Officer Rik Dupre (BE) est également touché avec des problèmes de moteur comme conséquence. Il doit atterrir sans qu'une roue du train d'atterrissage ne soit verrouillée. Il quitte la piste mais en sort indemne.

**03/03/45**

Le Flying Officer Goblett (BE) effectue des prises de vue à bord de son Typhoon Recce en bordure du Rhin, particulièrement défendu par la FLAK, lorsqu'il est touché par celle-ci. Il parvient à utiliser son parachute et est fait prisonnier. Au cours de cette même mission, le Flying Officer Creckillie (BE) est victime d'un incident à l'atterrissage, mais en sort indemne.



wordt door FLAK. Hij kan zijn parachute gebruiken en wordt krijgsgevangen genomen.

Flying Officer Creckillie (BE) overleeft een incident bij de landing tijdens dezelfde opdracht.

**09/03/45**

CO Roberts wordt getroffen wanneer hij een aanval leidt op sleepboten en aken nabij de kust van Overflakkee en wordt gevangengenomen na een noodlanding.

**21/03/45**

609 Sqn verplaatst zich naar vliegveld B91 in Nijmegen(NL).

### **Plantlunne (D)**

**17/04/45**

609 komt aan op vliegveld B103

**04/05/45**

De laatste oorlogsopdracht van 609 Sqn wordt uitgevoerd door de P/O's, en vrienden, Albert Laforce en Jan Matthys. Opgestegen om 18:10 U op 4 Mei 1945 voerden ze een verkenningvlucht boven de zee uit.

**08/05/45**

Victory in Europe (V-Day) einde van Wereldoorlog II.

Pilot/Officer Albert Laforce voerde 76 oorlogszendingen uit, allen met het 609 Sqn. In 1946 werd hem het Oorlogskruis 1940 met Palm toegekend met volgend citaat:

"Als piloot in een Smaldeel voor Nabije Grondsteun gedurende de periode van de invasie, onderscheidde hij zich in de gevaarlijke opdrachten toegewezen aan zijn eenheid. Vernietigde en beschadigde gedurende meer dan 78 vluchten 3 schepen, 12 binnenschepen, 5 locomotieven en 10 andere voertuigen.

### **Na de oorlog**

Een week later, op 15 mei 1945, is er volgende vermelding in de Sqn Operations Logbook:

"Albert Laforce vertrekt vandaag met verlof, dat hij zich zonder twijfel nog vele jaren zal herinneren. Want bij zijn terugkeer zal hij een gehuwd man zijn. Met "Snowy Reynolds" als zijn getuige, zal Albert volgende zaterdag in Yorkshire trouwen. We wensen hem en zijn echtgenote samen vele jaren van geluk, en zijn ervan overtuigd dat hun enige problemen klein zullen zijn (?).

Albert huwde Norah Marney in Normanton, Yorkshire op 19 mei 1945. Het is mij niet duidelijk wanneer hij terugkeerde naar zijn smaldeel...

Op 27 mei 45 verplaatste 609 Sqn zich naar Wunstdorf (Duitsland). Toen ze aankwamen op deze belangrijke Duitse basis waren er nog verschillende Luftwaffe vliegtuigen te vinden, goed gecamoufleerd onder de bomen. Schijnbaar waren ze niet opgemerkt door de geallieerden eenheden. Ook had de basis een indrukwekkende mess officieren met een welgevulde wijnkelder. Het orkest dat voordien voor de Duitse officieren optrad speelde nu voor de "vijandige" piloten! De basis had ook lokaal personeel nodig voor

**09/03/45**

Le CO Roberts est touché par la FLAK au moment où il effectue une attaque sur des remorqueurs et des barges près de la côte d'Overflakkee et est fait prisonnier après un atterrissage forcé.

**21/03/45**

609 Sqn se déplace vers l'aérodrome B91 à Nijmegen (P-B).

### **Plantlunne (Allemagne)**

**17/04/45**

609 occupe l'aérodrome B103

**04/05/45**

La dernière mission de guerre du 609 Sqn est effectuées par les P/O et amis, Albert Laforce et Jan Matthys. Ils ont décollé le 4 mai

1945 à 18 h 10 pour une mission de reconnaissance au-dessus de la mer.

**08/05/45**

Victory V-Day, fin de la Deuxième Guerre mondiale en Europe.

Le Pilot/Officer Albert Laforce a effectué 76 missions de guerre, toutes au sein du 609 Sqn. En 1946, la Croix de guerre 1940 avec Palmes lui a été décernée avec la citation suivante :

"Pendant l'invasion, s'est distingué comme pilote d'une escadrille d'appui feu au cours des dangereuses missions attribuées à son unité. Au cours des 78 heures de vol effectuées

en combat, il a détruit et endommagé 3 navires, 12 barges, 5 locomotives et 10 autres véhicules. »

### **Après la guerre**

Une semaine plus tard, le 15 mai 1945, l'information suivante figure dans le Sqn Operations Logbook:

"Albert Laforce part aujourd'hui en congé... Un congé dont il se souviendra encore sans aucun doute, pendant de longues années. Car à son retour, il sera un homme marié Avec « Snowy Reynolds » comme témoin, Albert va se marier samedi en Yorkshire. Nous lui souhaitons ainsi qu'à son épouse de nombreuses années de bonheur et sommes persuadés que leurs seuls problèmes seront dérisoires. »

Albert a épousé Norah Marney à Normanton, dans le Yorkshire, le 19 mai 1945. J'ignore quand il a rejoint son escadrille.

Le 27 mai 1945, le 609 Sqn se déplace à Wunstdorf (RFA). Lorsqu'ils arrivent sur cette importante base allemande, plusieurs avions de la Luftwaffe s'y trouvaient encore, bien camouflés sous les arbres. Apparemment, ils n'avaient pas été remarqués par les unités alliées. La base disposait également d'un imposant mess officiers avec une cave à vin bien garnie.

L'orchestre qui entretenait précédemment les officiers allemands, jouaient maintenant pour les pilotes « ennemis ».

La base avait également besoin de personnel local pour l'entretien général, mais le bourgmestre du village le plus proche s'opposait à ce que des Allemands aient travaillé sur la base. Le commandant





het algemeen onderhoud, maar de burgemeester van het nabijge dorp wilde niet dat er Duitsers op de basis gingen werken. De bevelhebber van 123 Wing besloot hem een lesje te leren. Drie squadrons van Typhoon geladen met hun raketten voerden een gesimuleerde aanval uit op het dorp. Onnodig te zeggen dat de piloten strikte orders gekregen hadden hun raketten niet af te vuren. Maar het werkte!

Op 28 mei 45 werd Albert bevorderd tot Flying Officer (F/O)

Op 2 juni 45 werden de Typhoons teruggevlogen naar Engeland, maar de Belgische piloten keerden terug naar Wunstdorf. Op dat ogenblik was het 349 Sqn ook gestationeerd in Wunstdorf. De Belgen van 609 Sqn zouden geïntegreerd worden in 349 of 350 Sqn. Albert maakte nu deel uit van het 349 Sqn en werd, volgens zijn logboek, gekwalificeerd op Spit XVI door zijn CO, Sqn Ldr Roger Lallemant op 2 juli 45.

Ergens in november verhuisde 349 Sqn naar basis B152 nabij Fassberg.

Dit was het begin van onzekere tijden. Geen regelmatig leven, maar nog veel vliegen zoals vroeger. Weddes werden wel betaald maar niemand wist wat er verder zou gebeuren. Verschillende piloten zochten nieuwe uitdagingen of loopbanen, zoals bijvoorbeeld bij SABENA. Maar Albert besloot zijn uitgesteld verlof op te nemen en zijn vrouw Norah op te zoeken in Yorkshire.

Eindelijk, bijna een jaar later op 15 oktober 1946 werd de Belgische Luchtmacht opgericht en 349 en 350 Sqn waren niet langer RAF-smaldelen. Op 24 oktober keerden de twee smaldelen terug naar België. Ze vlogen eerst naar Evere voor de officiële welkom op Belgische grond en daarna naar hun nieuwe basis Bevekom!

du 123 Wing décida de lui donner une bonne leçon... Trois escadrilles de Typhoon armés de roquettes ont effectué une simulation d'attaque sur le village. Inutile de dire que les pilotes avaient reçu comme instruction de ne pas tirer leurs roquettes. Mais cela a fonctionné !

Le 28 mai 45, Albert est promu au grade de Flying Officer (F/O)

Le 2 juin 45, les Typhoon sont convoyés en Angleterre, mais les pilotes belges reviennent tous à Wunstdorf. À ce moment, 349 Sqn est également stationné à Wunstdorf. Les Belges du 609 Sqn vont être intégrés au sein des 349 ou 350 Sqn. Albert va maintenant faire partie du 349 Sqn et sera, selon son logbook, qualifié sur Spit XVI par son CO, le Sqn Ldr Roger Lallemant, le 2 juillet 1945.

Au cours du mois de novembre, 349 Sqn déménage sur la base B152 près de Fassberg (Allemagne).

C'est le début d'une période de grande incertitude. Il n'est plus question de vols réguliers et nombreux comme par le passé. Les traitements sont payés mais personne ne sait de quoi le lendemain sera fait. Plusieurs pilotes sont à la recherche de nouveaux défis ou d'une nouvelle carrière, comme ce sera le cas pour certains à la Sabena. Albert décide de prendre ses arriérés de congé et de rendre visite à son épouse Norah dans le Yorkshire.

Finalement, presque une année plus tard, le 15 octobre 1946, la Force Aérienne voit le jour et les deux escadrilles 349 et 350, ne font plus partie de la RAF. Le 24 octobre, elles rentrent au pays. D'abord à Evere pour un accueil officiel sur territoire belge et ensuite sur leur nouvelle base, à Beauvechain !

## A la Force Aérienne belge

Après la création officielle de la Force Aérienne belge, Albert décide de poursuivre sa vie professionnelle comme pilote au sein de la Force Aérienne.

Entretemps, à Beauvechain, l'escadrille 349 et Albert Laforce s'adaptent à une routine journalière d'opérations de temps de paix. Les vols habituels d'entraînement se poursuivent : interceptions, vols en formation, attaque simulée d'objectifs au sol, vols d'essai, navigations, combats aériens, etc... Au mois de juillet, Albert obtient sa qualification sur Oxford avec le major Prévot et intègre l'EPA, l'École de pilotage avancé. Il a ainsi l'occasion de se rendre en Angleterre et d'effectuer sur différentes bases des vols d'essai de Spitfire IX belges. Cela va durer environ un mois ((18/08-10/09/1947). Par la suite, la vie normale d'escadrille va reprendre. Au mois de mars, Albert est muté à l'École de chasse à Coxyde comme instructeur. Les premiers mois, nous découvrons des vols sur Oxford, Harvard et Martinet dans son logbook. Cet appareil avait été conçu pour remorquer une cible en vue de l'entraînement au tir air-air des Spitfire.

Le 12 juillet 1947, deux Spitfire IX sont convoyés à Wevelgem ; il s'agit sans doute d'appareils qu'il a testé auparavant en Angleterre. Par la suite, selon son logbook, il volera essentiellement sur Spit XIV.

À la mi-juillet 1950, Albert retourne à Beauvechain pour rejoindre la 4<sup>e</sup> Escadrille de chasse de jour. L'escadrille est en phase de transition du Spitfire sur le Gloster Meteor IV.

Le 17 juillet, Albert débute sa transition sur Meteor VII, l'avion biplace, et effectue deux vols d'entraînement. Le lendemain, il vole avec le major De Patoul pour son « Dual Check ». Et dans l'après-midi, il monte à bord d'un Meteor IV monoplace, pour son premier vol solo sur avion de chasse. Une transition pour le moins rapide... À la fin du mois, il

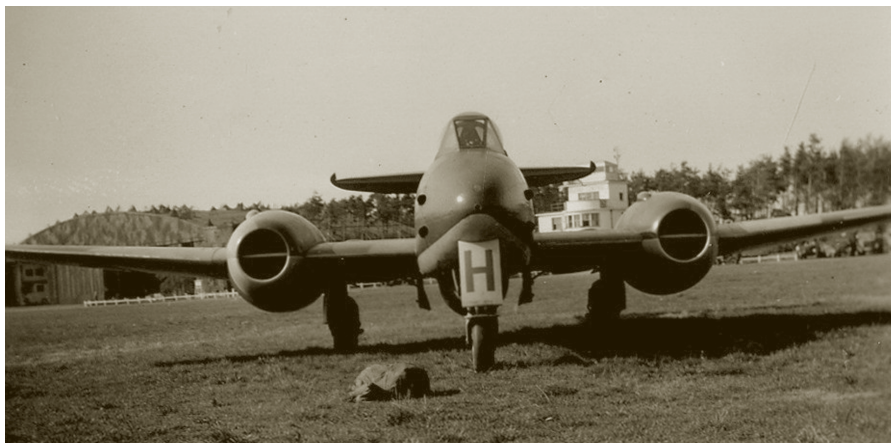


## In de Belgische Luchtmacht

Na de officiële oprichting van de Belgische Luchtmacht besloot Albert zijn professioneel leven voort te zetten als piloot bij de luchtmacht.

In Bevekom pasten ondertussen zowel het 349 Smd als Albert Laforce zich aan de dagelijkse routine van vreedstijd operaties aan. De gebruikelijke oefenvluchten met Spitfire werden uitgevoerd: onderscheppingen, formatievliegen, aanvalsoefeningen, testvluchten, navigatie, luchtgevechten,

enz...In juli kwalificeerde Albert zich in de SVV (School voor Voortgezette Vliegopleiding) met majoor Prévot op Oxford. En zo kreeg hij de gelegenheid om naar Engeland te vliegen en daar op verschillende basissen testvluchten met Belgische Spit IX uit te voeren. Dit heeft ongeveer een maand geduurd (18/08-10/09/1947) waarna het normale leven in het smaldeel hernam. In maart 1948 werd Albert overgeplaatst als vlieginstructeur naar de Jachtvliegschool in Koksijde. De eerste maanden vertoonde zijn logboek vluchten op Oxford, Harvard en Martinet. Dit laatste vliegtuig was ontworpen om een doel, waarop de Spitfires konden schieten, achter zich te slepen. Op 12 juli 1947 werden twee Spitfires IX overgevlogen naar Wevelgem, waarschijnlijk toestellen die hij een tijd geleden in Engeland getest had. Daarna werd er volgens zijn logboek vooral gevlogen met Spitfire XIV.



Midden juli 1950 keerde Albert terug naar Bevekom om zich bij het 4 Smd Dagjacht te voegen. Het smaldeel was bezig met de conversie van Spitfire naar Gloster Meteor IV. Op 17 juli begon Albert aan zijn conversie op Meteor VII, een tweezitter, en voerde twee oefenvluchten uit. De volgende dag vloog hij met majoor De Patoul. De vlucht werd ingeschreven als een "Dual Check". Diezelfde namiddag klom hij in een Meteor IV eenzitter en steeg er mee op voor zijn eerste solovlucht op een straaljager. Over een korte conversie gesproken...Op het einde van de maand had hij al 11U30 op Meteor IV. Hij moet het goed gedaan hebben want die inschrijving in het logboek werd ondertekend in zijn nieuwe functie van "Flight Commander A Flight"

## 15 WING (1954-1968)

Een medische controle zal beslissen over zijn verdere loopbaan. Omdat hij in de toekomst een bril zal moeten dragen is zijn tijd in gevechtsvliegtuigen voorbij. In januari 1954 werd hij overgeplaatst naar de 15de Transport Wing en eerst ingedeeld bij het 40 Smd. Zijn smaldeel was nog niet lang uitgerust met de C-119 Flying Boxcar. Op 22 oktober 1954 vertrok hij met de C-119G (CP40) naar Belgisch Congo en de daarbij onvermijdelijke eerste oversteek van de evenaar. Er zouden er meer volgen! De boordcommandant was commandant Laurent. In april 1955 ging hij over naar het 20 Smd, eveneens uitgerust met C-119.

Na zijn bevordering tot majoor (26/06/1956) werd hij overgeplaatst naar het HK Groep Ops en aangeduid als "Sector Controller". Met vier majoors deden ze 24 uur shiften in het "Fighter Control Room" van Glons om alles in goede banen te leiden.

Nadat zijn tijd als Sector Controller erop zat keerde hij terug naar Melsbroek waar hij CO van het 20 Smd werd op 16 juli 1959. Drie jaar en een promotie tot luitenant-kolonel later, werd hij aangeduid als commandant van de Vlieggroep (OSN) om uiteindelijk op 8 september 1964, als kolonel, het bevel over de 15 Wing te krijgen.

Kameraadschap was er legendarisch. Hij had een uitzonderlijk goede ploeg waar hij kon op rekenen, en was altijd zeer dankbaar voor de inspanningen en het geleverde werk van zijn manschappen.



totalise déjà 11 h 30 sur Meteor IV. Il a dû s'en tirer honorablement vu que les inscriptions dans son logbook seront signées dans sa nouvelle fonction de « Flight Commander A Flight ».

## 15 WING (1954-1968)

Une visite médicale va décider de sa future carrière. En effet, comme il sera obligé à l'avenir de porter des lunettes, sa période sur avion de combat est terminée. En janvier 1954, il est muté au 15<sup>e</sup> Wing de Transport, d'abord à la 40<sup>e</sup> Escadrille. L'escadrille venait d'être équipée du C-119 Flying Boxcar. Le 22 octobre 1954, il décolle avec le C-119G (CP40) à destination du Congo belge avec l'inévitable premier passage de l'équateur. Il y en aura encore beaucoup d'autres. Le commandant de bord était le commandant Laurent. En avril 1955, il passe à la 20<sup>e</sup> Escadrille qui est également équipée de C-119.

Après sa nomination au grade de major (26/06/1956), il est muté au QG du Groupement opérationnel et est nommé « Sector Controller ». Une équipe de quatre majors se relayent en shift de 24 heures et gèrent ainsi les opérations au départ de la « Fighter Control Room » à Glons.

Après cette période comme Sector Controller, il retourne à Melsbroek pour devenir CO de la 20<sup>e</sup> Escadrille le 16 juillet 1959. Trois années plus tard et une nouvelle promotion au grade de lieutenant-colonel, il est désigné comme commandant du Groupe de vol (OSN-Officier Supérieur Navigant). Le 8 septembre 1964, il assurera comme colonel, le commandement du 15<sup>e</sup> Wing

La camaraderie parmi le personnel de l'unité était légendaire. Il était entouré d'une équipe sur laquelle il pouvait compter. Il était toujours fort reconnaissant pour les efforts et le travail accompli par son personnel.

Albert était un homme fort social, conscient de l'importance d'un chacun. Lorsqu'il prenait la parole, il rappelait régulièrement le dicton britannique « les sous-officiers sont la colonne vertébrale des forces armées ».

En effet, avec à ses débuts 48 C-119, DC-3, DC-4, DC-6 et Pembroke, le 15<sup>e</sup> Wing compte un nombre important de personnel, la plupart faisant partie du corps des sous-officiers. Chaque individu était important et nécessaire.

Pendant son commandement, le 15<sup>e</sup> Wing a malheureusement connu quelques accidents et plusieurs victimes sont à déplorer. Cela l'a toujours profondément touché. Mais dans l'ensemble, les années passées au 15<sup>e</sup> Wing constitue sa période de gloire. Le 15<sup>e</sup> Wing était tout pour lui et c'est resté ainsi jusqu'à sa mort.



Albert was zeer sociaal en bewust van de belangrijkheid van iedereen. In zijn toespraken gebruikte hij regelmatig het Engelse gezegde: "de onderofficieren zijn de ruggengraat van de strijdkrachten". En inderdaad, met in het begin 48 C-119's, DC3's,



Dc4's, DC6's en Pembrokes was er in de 15 Wing een uitgebreid personeelsbestand, het merendeel onderofficieren. En iedereen was belangrijk en nodig.

Spijtig genoeg waren er tijdens zijn verblijf in de 15 Wing enkele ongevallen en verschillende doden te betreuren. Dit heeft steeds een diepe indruk op hem gemaakt. Maar in het algemeen was zijn tijd in de 15 Wing zijn glorieus tijd. De 15 Wing was alles voor hem en is dat gebleven tot aan zijn dood.

Maar na vier jaar als korpsoverste diende hij op 16 oktober 1968 afscheid nemen van zijn geliefde 15 Wing. Zijn volgende functie was Chef van de Groep Instructie & Training van de Luchtmacht in het HK Evere.

Na drie jaar in die functie werd hem de mogelijkheid aangeboden om naar Rheindahlen (DE) te gaan als Deputy Chief of Staff of 2ATAF met de graad van of Brigade-generaal. In een zekere zin moet dit gevoeld hebben als thuiskomen! Terug werken in een RAF-omgeving. Voor zijn vrouw moet dat nog meer het gevoel geweest zijn. Ze fleurde op en had tijd over om door te brengen in de NAAFI-winkel en de kringloopwinkel, waar ze een handje toestak! Ze verdiende dit zeker na zoveel jaren als first lady van de 15 Wing en haalde wat tijd in van toen ze een huishouden moest runnen zonder dat haar man aanwezig was. Tijdens het uitoefenen van zijn twee staffuncties bleef Albert Laforce vliegen op DC6 en Marchetti.

Na een lange en briljante loopbaan ging hij met pensioen op 1 januari 1977. Brigade-generaal Albert Laforce verzamelde meer dan 10.000 vluchten waarvan 3.500 op gevechtsvliegtuigen waaronder Spitfires, Typhoons en Meteors. Gevlogen transportvliegtuigen waren C-119, DC4 en DC6. Hij overleed op 25 oktober 2018 op 95-jarige leeftijd.

## Voetnoot

De inlichtingen en anekdotes in dit artikel komen vooral uit de gesprekken die ik had met mijn schoonvader tijdens al die jaren, vooral na zijn opruiming. Hij had toen ook de tijd om zijn overgebleven kameraden uit Wereldoorlog Twee op te zoeken tijdens de jaarlijkse bijeenkomsten van het 609 Sqn in Engeland. Deze ontmoetingen maakten dat hij veel gemakkelijker over zijn oorlogservaringen vertelde, iets wat vroeger zeker niet in die mate het geval was. De foto's in het artikel komen uit zijn persoonlijk fotoalbum en verzameling. Enige uitzondering is de foto van de maalboot "Prins Leopold" (zie deel 1) die van het internet geplukt is.

Le 16 octobre 1968, après quatre années comme chef de corps, il a fait ses adieux à son cher 15<sup>e</sup> Wing.

La mutation suivante l'amènera au QG à Evere pour y occuper la fonction de Chef du Groupe Instruction et Entraînement de la Force Aérienne.

Après trois années dans cette fonction, il se verra proposer une promotion au grade de général de brigade en vue de devenir Deputy Chief of Staff à la 2ATAF à Rheindahlen en Allemagne. D'une certaine façon, il aura l'impression de revenir à la maison : retravailler dans un environnement de la RAF. Ce fut sans aucun doute encore plus le cas pour son épouse. Elle s'est sentie revivre et a eu pleinement le temps de flâner dans le magasin de la NAAFI ou de seconde main où elle parviendra à se rendre fort utile. Après avoir passé tant d'années comme first lady du 15<sup>e</sup> Wing, elle méritait bien de pouvoir compenser ainsi la période où elle devait s'occuper toute seule du ménage en l'absence de son mari. Pendant ses deux fonctions d'état-major, Albert Laforce continuera à voler sur DC-6 et Marchetti.

Après une longue et brillante carrière, il part à la pension le 1 janvier 1977.

Le Général de Brigade Albert Laforce totalise plus de 10.000 heures de vol dont 3.500 heures ont été effectuées sur avion de combat, notamment les Spitfire, Typhoon et Meteor. Au transport, il a volé sur C-119, DC-4 et DC-6. Il décède le 25 octobre 2018 à l'âge de 95 ans.



## Nota bene

Les informations et anecdotes de cet article proviennent principalement des conversations que j'ai eues avec mon beau-père pendant toutes ces années et plus particulièrement après sa mise à la pension. Il avait également le temps à ce moment de revoir ses camarades du temps de la guerre lors des rencontres annuelles en Angleterre des anciens du 609 Sqn. Ces retrouvailles l'amenaient à parler plus facilement de cette période, ce qui n'était pas vraiment le cas précédemment. Les photos proviennent de ses albums et collection personnelle. La seule exception, c'est la photo de la malle « Prince Léopold » (voir première partie) que j'ai trouvée sur internet.

# C-119

## Flying Boxcar



in de 15 Wing

au 15 Wing

Jan Baras

Traduction Gilbert Desmet

*Het werd verteld door grijsaards,  
Die het hebben meegemaakt.  
En 'k snuffelde in boeken,  
Die vol oude wijsheid staan.*

### Inleiding

Gedurende twee decennia, tussen 1952 en 1973 was de C-119 het werkpaard van de 15 Wing. In totaal hebben 46 vliegtuigen van dit type gedurende die periode het merendeel van de opdrachten voor hun rekening genomen. Weldra zullen de laatste, die met dit vliegtuig het luchtruim doorkruist hebben, het niet meer kunnen navertellen. Dus is de tijd gekomen om een overzicht te maken van die boeiende periode en van de rol die de C-119 daarin vervulde.

### Een paar kenmerken van het vliegtuig

**H**et vliegtuig woog leeg ongeveer 42.000 pond en het maximale toegelaten gewicht bij het opstijgen was 64.000 pond. Dit opstijggewicht kon vermeerderd worden tot 67.000 pond mits water te injecteren in de cilinders om de koeling te verhogen. Rekening houdend met vijf bemanningsleden (twee piloten, een navigator, een boordradio en een flight engineer plus hun uitrusting) bleef er, al naar gelang de gebruikte manier



*C'est raconté par des grisonnants,  
Qui ont vécu ces moments  
Et j'ai fouiné dans des livres,  
Qui sont pleins de sagesse ancienne*

### Introduction

Le C-119 était le cheval de bataille du 15 Wing pendant deux décennies, entre 1952 et 1973. Durant cette période, au total 46 avions de ce type ont pris la majorité des missions à leur compte. Bientôt, les derniers à avoir sillonné l'espace aérien à bord de cet avion ne pourront plus raconter leur histoire. Il est donc grand temps de brosser une vue d'ensemble de cette période fascinante et du rôle que le C-119 y a tenu.

### Quelques caractéristiques de l'avion

**A**vide, l'avion pesait environ 42.000 livres et le poids maximum autorisé au décollage était de 64.000 livres. Ce poids au décollage pouvait être porté à 67.000 livres en injectant de l'eau dans les cylindres pour augmenter le refroidissement. Tenant compte de cinq membres d'équipage (deux pilotes, un navigateur, un radio de bord et un flight engineer plus leur équipement) il restait une capacité d'environ 21.000 à 24.000 livres dépendant de la procédure de décollage. Capacité à répartir entre le carburant et la charge utile. La capacité en carburant du C-119 s'élevait à environ 15.500 livres ce qui limitait la charge utile avec le plein en carburant entre 5.500 et 8.500 livres et ceci dépendant de la procédure de décollage. Avec le plein en carburant et le poids maximum au décollage, la distance franchissable était comprise entre environ 800 et 900 milles nautiques.

Les 18 premiers appareils du type C-119 F ont été livrés dans le cadre du MDAP (Mutual Defense Assistance Program) et présentaient certaines déficiences. Ils étaient équipés d'une simple roue de nez ce qui induisait du «shimmy» à l'atterrissage. En vol ils étaient sujets au «Dutch roll» ce qui affectait négativement la stabilité. Ils ont été suivis par des avions de type C-119 G équipés d'une double roue de nez et de dérives supplémentaires pour améliorer ces défauts.



van opstijgen, een capaciteit over van 21.000 tot 24.000 pond. Capaciteit te verdelen tussen brandstof en nuttige lading. De brandstofcapaciteit van de C-119 bedroeg ongeveer 15.500 pond wat de nuttige lading met volle tanks beperkte van 5.500 tot 8.500 pond, ook al naar gelang de gebruikte manier van opstijgen. Met volle tanks en maximum gewicht kon een afstand van ongeveer 800 tot 900 zeemijlen afgelegd worden. De eerste 18 toestellen van het type C-119 F die geleverd werden in het kader van het MDAP (Mutual Defence Assistance Program) vertoonden evenwel enkele mankementen. Zij waren voorzien van één enkel neuswiel wat "shimmy" veroorzaakte bij het landen. Ook waren zij tijdens de vlucht onderhevig aan "dutch roll" wat de stabiliteit negatief beïnvloedde. Zij werden opgevolgd door toestellen van het type C-119 G voorzien van een dubbel neuswiel en extra staartvinnen om deze mankementen te verbeteren. De eerste daarvan werd al in 1953 geleverd.

### De motor Wright R3350-85

Het vliegtuig was uitgerust met twee dubbele ster motoren van het type R3350-85. Deze dubbele ster motoren waren samengesteld uit tweemaal negen cilinders met een totale cilinderinhoud van ongeveer 55 liter en een gewicht van ongeveer anderhalve ton. Het maximale vermogen tijdens het opstijgen bedroeg 3.500 BHP (Brake Horse Power). Om dit vermogen te bereiken moest men alles uit de kast halen. Een krachtige compressor liet toe om de inlaatdruk op te voeren tot bijna twee atmosfeer. Om oververhitting van de motor te verhinderen moest men zorgen voor supplementaire koeling van de cilinders. Om detonatie te vermijden gebruikte men brandstof van het type 115-145 prestatiegetal, die een aanzienlijke hoeveelheid tetra-ethyllood bevatte. Dat lood kwam terecht in de atmosfeer en bijgevolg werd deze brandstof om milieuredenen later verboden. Tijdens het opstijgen werd water geïnjecteerd in de cilinders (wet take-off). De verdamping van dat water zorgde voor een supplementaire koeling. Men kon ook opstijgen met de gewone vliegtuigbenzine met prestatiegetal 100-130 en zonder waterinjectie maar dan werd het maximale opstijggewicht beperkt wat hetzij de nuttige lading hetzij de meegevoerde brandstof beperkte.

Tenslotte recupereerden drie turbines een gedeelte van de kinetische energie in de uitlaatgassen, die gebruikt werd om rechtstreeks de krukas te helpen aandrijven. Kortom; de R-3350-85 motor was het eindpunt van de ontwikkeling van zuigermotoren, bestemd voor de toenmalige grote vliegtuigen. Weldra zouden die motoren vervangen worden door turboprops, die met minder dan de helft van het gewicht, hetzelfde vermogen ontwikkelden en veel eenvoudiger te construeren waren.

### Het gebruik van de C-119 tijdens de vijftigerjaren

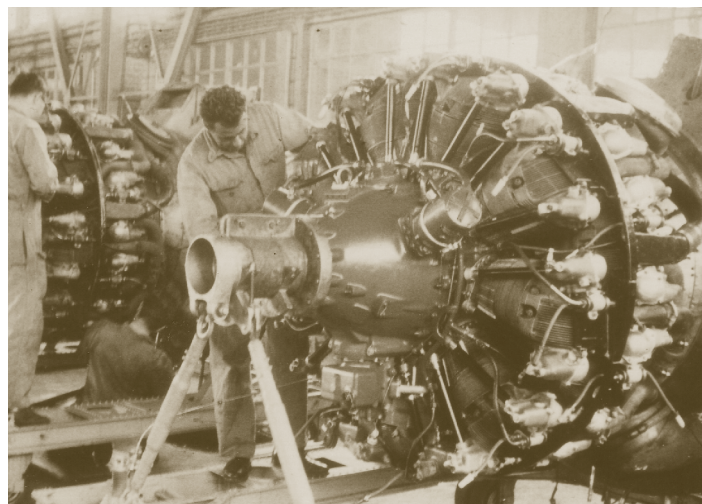
De eerste toestellen werden geleverd in de loop van het jaar 1952. Men kon ze goed gebruiken want 8000 km. zuidwaarts, in



Le premier a déjà été livré en 1953.

### Le moteur Wright R3350-85

L'avion était équipé de deux moteurs à cylindres en double étoile du type R3350-85. Il était constitué de deux fois neufs cylindres avec une capacité totale de contenu des cylindres de quelques 55 litres et un poids d'environ une tonne et demie. La puissance



maximale lors du décollage s'élevait à 3.500 BHP (Brake Horse Power). Pour atteindre cette puissance il fallait tout faire pour en tirer le meilleur. Un compresseur puissant permettait d'augmenter la pression d'admission jusqu'à peu près deux atmosphères. Pour éviter une surchauffe, nous devions assurer un refroidissement supplémentaire des cylindres. Afin d'éviter une détonation nous utilisons un carburant du type 115-145 degré de performance qui contenait une quantité non négligeable de plomb tétra éthyle. Ce plomb arrivait dans l'atmosphère et de ce fait, plus tard, ce carburant a été interdit. Lors du décollage, de l'eau était injectée dans les cylindres (wet take-off). L'évaporation de l'eau permettait un refroidissement supplémentaire. Nous pouvions aussi décoller avec du carburant avion normal d'un degré de performance 100-130 et sans injection d'eau, mais alors le poids maximum au décollage était réduit ce qui limitait la charge utile ou la quantité de carburant embarqué. Enfin, trois turbines récupéraient une partie de l'énergie cinétique des gaz d'échappement ce qui était directement utilisé pour aider à faire tourner le vilebrequin. En bref, le moteur R3350 était le point final en matière de développements de moteurs à pistons destinés aux grands avions du moment. Ces moteurs seront vite remplacés par des turbopropulseurs qui avec moins de la moitié de leur poids développent la même puissance et sont bien plus faciles à construire.

### L'utilisation du C-119 pendant les années cinquante

Les premiers avions ont été livrés durant l'année 1952. Ils seront bien utiles. En effet au sud, à 8.000 km, « dans le pays aussi grand que le monde où votre drapeau est planté » (comme les anciens entre nous le chantaient à l'école primaire) la construction de la base de Kamina était en pleine évolution et une liaison régulière avec la mère patrie était donc bien nécessaire. Tenant compte de la capacité d'emport du C-119 et des possibilités de l'avion nous avions au début une route via la Vallée du Nil. Nous faisons un plein à Rome et Athènes (night stop). Le jour suivant nous poursuivons notre voyage via Le Caire vers Khartoum (night stop). Le troisième jour nous volions vers Entebbe pour arriver enfin à Kamina le quatrième jour (night stop). Pour le retour, nous passons généralement via Léopoldville (night stop), Kano (night stop), Tripoli (night stop) pour enfin arriver à Melsbroek

het land als een wereld zo groot waar uw vlag staat gepland (zoals de ouderen onder ons het nog gezongen hebben in de lagere school) was de bouw van de basis Kamina in volle ontwikkeling en een regelmatige verbinding met het moederland was bijgevolg hoogstnoodzakelijk. Rekening houdend met de laadcapaciteit van de C-119 en de prestaties van het vliegtuig verkoos men in het begin een route via de Nijlvallei. Er werd bijgetankt in Rome en Athene (night stop). De volgende dag vervolgde men de reis via Caïro naar Khartoem (night stop). De derde dag vloog men verder naar Entebe, om uiteindelijk in de loop van de vierde dag aan te komen in Kamina (night stop). De terugreis verliep gewoonlijk via Leopoldstad (night stop), Kano (night stop), Tripoli (night stop) om uiteindelijk, na vier dagen, toe te komen in Melsbroek. De totale vluchttijd van een Congotrip varieerde, naargelang de omstandigheden onderweg, tussen vijftig en vijfenvijftig vluchten. Als alles verliep volgens de planning waren de bemanningen acht dagen onderweg. Eens buiten Europa was het logement onderweg niet altijd van de beste kwaliteit. In Khartoem sliep men op een schip in het gezelschap van ratten. Logeerde men er in een hotel, dan kreeg men wel eens bezoek van vlooiën. Men vertrok er in ieder geval voor dag en dauw want hoge temperaturen verminderden de prestaties van de motoren tijdens het opstijgen. Na de Suez-crisis, eind 1956, was het om politieke redenen, inopportuun om nog langs de Nijlvallei te vliegen en werd de route over de Sahara zowel voor de heen- als voor de terugreis gebruikt. Soms werd er aan de zending een verlengstuk gebreid wanneer



après quatre jours. Le temps de vol total d'un « Congo trip » dépendant des conditions sur le parcours oscillait entre cinquante et cinquante-cinq heures de vol. Quand tout se passait selon les plans, l'équipage était en route pendant huit jours. Une fois hors d'Europe le logement aux escales n'était pas toujours de la meilleure qualité. A Khartoum nous logions sur un navire en compagnie de rats. Quand nous logions à l'hôtel, nous recevions parfois la visite de puces. Nous partions chaque jour à l'aube parce que les hautes températures réduisaient les performances des moteurs lors du décollage. Après la crise de Suez fin 1956, des motifs politiques rendaient la route via la Vallée du Nil inopportune. La route au-dessus du Sahara a alors été utilisée tant pour l'aller que pour le retour. Parfois, notre mission était prolongée quand l'avion était nécessaire à Kamina pour effectuer des missions supplémentaires à l'intérieur du pays ou pour larguer des para-commandos lors

de leur formation. Au début des années 1960 les autorités de l'époque ont décidé de stationner en permanence un flight de six C-119 à Kamina. À cette fin, six avions supplémentaires ont été achetés et les équipages et le personnel de maintenance ont été désignés. Quelques mois plus tard, le Congo devenait indépendant, mais les responsables pensaient qu'ils y resteraient pour l'éternité. Ceci s'est avéré être une grande illusion. Les six appareils supplémentaires n'y



men het vliegtuig in Kamina nodig had om bijkomende opdrachten uit te voeren in het binnenland of om paracommando's in opleiding te droppen. En in het begin van 1960 besloot de toenmalige overheid om een flight van zes C-119's permanent te stationeren in Kamina. Hiervoor werden zes extra toestellen aangekocht en de bemanningen en het onderhoudspersoneel aangeduid. Een paar maanden later zou Congo onafhankelijk worden, maar zij die het voor het zeggen hadden dachten om daar nog een eeuwigheid te blijven. Dit bleek een grote illusie te zijn. De zes bijkomende toestellen werden ginder nooit opgesteld.

ont jamais été déployés.

### Les événements durant l'indépendance du Congo

La plupart des informations concernant ces événements proviennent de l'excellente thèse de doctorat «Chronique des forces armées belges pendant les mois de juillet et août 1960» de Roger Terryn.

Le Gouvernement belge avait déjà pris un certain nombre de précautions pour assurer l'indépendance de sa colonie, au cas où cette indépendance ne se ferait pas sans heurts. Par exemple, seize Harvards de l'École de Pilotage Avancé





## De gebeurtenissen tijdens de onafhankelijkheid van Congo

De meeste informatie over deze gebeurtenissen komen uit de uitstekende doctoraatsverhandeling "Kroniek van de Belgische strijdkrachten tijdens de maanden juli en augustus 1960" door Roger Terryn.

De Belgische overheid had, met het oog op de onafhankelijkheid van zijn kolonie, al enkele voorzorgsmaatregelen genomen, voor het geval deze onafhankelijkheid niet vlekkeloos zou verlopen. Zo werden een zestiental Harvards van de Vervolmakingsvliegskool (VVS) bewapend met raketten en machinegeweren. Vier C-119's werden ter versterking van de acht DC3's die permanent in Kamina en Leopoldstad opgesteld stonden naar Kamina gezonden. Kamina beschikte verder nog over twee Sycamore-helikopters en ook in Kigali stonden een paar Alouette-helikopters opgesteld.

Wanneer vanaf 7 juli zowat overal onlusten uitbreken en de blanke bevolking bijna overal gemolesteerd wordt komt het erop aan om zo vlug mogelijk de strategisch gelegen plaatsen te bezetten om de blanke bevolking de kans te geven geëvacueerd te worden. Het is evident dat de beschikbare middelen in Congo onvoldoende zijn om deze omvangrijke taak te vervullen. Bijgevolg worden vanuit België alle versterkingen die men kan missen, waaronder het volledige 40ste smaldeel, naar de oude kolonie gestuurd. Op 8 juli vertrekt een luchtvloot waaronder 4 C-119's met para's vanuit Kamina voor dageraad naar Kitona om zo nodig later van daaruit Leopoldstad te bezetten. Vanaf dat ogenblik volgen de gebeurtenissen elkaar razendsnel op. Op 10 juli wordt Elisabethstad bezet en begint van daaruit de evacuatie van vluchtelingen naar Kamina dat dienstdoet als opvangcentrum. Dezelfde dag springen de para's boven Luluaburg en ontzetten er 1.200 blanken uit het hotel "Immokasai". Op 13 juli wordt het vliegveld van N'djili bezet zodat de evacuatie naar België kan aanvangen. Dezelfde dag springen de para's boven Kabalo, van waaruit ze verder optrekken richting Kongolo. C-119's en DC3's brengen de nodige strijdkrachten naar Albertstad. Ook Kolwezi wordt dezelfde dag bezet. Op 14 juli begint de evacuatie naar Usumburu waaraan 4 C-119's deelnemen. Dezelfde vliegtuigenvoerdiedagnogeenparachutage uit boven Kikwit. Ook Coquilhatstad wordt dezelfde dag bezet. Het 40ste smaldeel is nu met 16 C-119's voltallig aanwezig in Congo. Op 16 juli is Manono aan de beurt. Para's springen er en materiaal

(EPA) étaient armés de roquettes et de mitrailleuses. Quatre C-119 ont été envoyés à Kamina pour renforcer les huit DC3 qui étaient stationnés en permanence à Kamina et Léopoldville. Kamina disposait aussi de deux hélicoptères Sycamore et quelques hélicoptères Alouette étaient stationnés à Kigali. Lorsque des émeutes ont éclaté presque partout le 7 juillet et que la population blanche a été molestée de tous côtés, il était important d'occuper le plus rapidement possible les endroits stratégiques afin de donner à la population blanche la possibilité d'être évacuée. Il est clair que les ressources disponibles au Congo étaient insuffisantes pour mener à bien cette vaste tâche. En conséquence, tous les renforts disponibles, y compris la totalité de la 40e Escadrille, sont envoyés de Belgique vers l'ancienne colonie. Le 8 juillet, une flotte aérienne comprenant entre-autre 4 C-119 avec des parachutistes a quitté Kamina avant l'aube pour Kitona afin, à partir de là, si nécessaire, d'occuper plus tard Léopoldville. À partir de ce moment, les événements se succèdent très rapidement. Le 10 juillet, Elisabethville est occupée et de là, commence l'évacuation des réfugiés vers Kamina qui sert de centre d'accueil. Le même jour, les parachutistes sautent sur Luluabourg et évacuent 1.200 personnes blanches de l'hôtel «Immokasai». Le 13 juillet, l'aéroport de Ndjili est occupé et l'évacuation vers la Belgique peut donc commencer. Le même jour, les parachutistes sautent sur Kabalo, d'où ils progressent vers Kongolo. Les C-119 et les DC3 acheminent les forces nécessaires à Albertville. Kolwezi est aussi occupée le même jour. Le 14 juillet commence l'évacuation vers Usumbura avec la participation de 4 C-119. Les mêmes avions effectuent le même jour un parachutage sur Kikwit.

Le même jour encore Coquilhatville est également sécurisé. Avec 16 C-119 la 40e Escadrille est au complet au Congo. Le 16 juillet, ce sera le tour de Manono. Des parachutistes sautent et du matériel est largué. Le lendemain, des paras sautent sur Kindu à partir de 5 C-119. Là, les rebelles offrent une résistance féroce, si bien que, le lendemain, 5 C-119 doivent y acheminer des renforts. Le 18 juillet, les parachutistes sautent au-dessus de Bunia. Le lendemain, le CP-36 quitte Usumburu pour Bunia avec 40 soldats de l'Unité de Défense d'Aérodrome (UDA) de la base de Kleine-Brogel. Après 45 minutes de vol, le moteur droit tombe en panne. Les passagers n'ont pas de parachutes et au-dessus du terrain montagneux, l'avion perd rapidement de l'altitude. Un accident

wordt gedropt. De volgende dag springen de para's uit 5 C-119's boven Kindu. Daar bieden de rebellen heftig weerstand zodat 5 C-119's de volgende dag versterkingen moeten aanbrengen. Op 18 juli springen de para's boven Bunia. De volgende dag vertrekt de CP-36 uit Usumburu met 40 soldaten van de Vliegveld Verdediging Eenheid (VVE) van de basis Kleine-Brogel naar Bunia. Na 45 minuten vlucht valt de rechtermotor uit. De passagiers beschikken niet over valschermen en boven het bergachtige terrein verliest het toestel snel hoogte. Een ongeval wordt onvermijdelijk. Het vliegtuig verongelukt in de buurt van het stadje Sake Masisi. Er zijn acht overlevenden waaronder één bemanningslid; radiotelegrafist Jacques. Vier van deze overlevenden, waaronder Jacques, zullen nog aan hun verwondingen overlijden, wat het totaal aantal slachtoffers op 41 brengt. Zoals bijna altijd is dit ongeval te wijten aan een samenloop van omstandigheden. Normaal moeten er parachutes voorzien zijn in de C-119 voor alle inzittenden. Dit is hier, vanwege de buitengewone omstandigheden, niet het geval. Het zwaar geladen vliegtuig bevond zich boven een bergachtig gebied zodat de mogelijkheid, om op lagere hoogte, op één motor, verder te vliegen, zeer beperkt was. Dit is het eerste uit vijf fatale ongevallen met een C-119 in de 15 Wing en het enige dat te wijten is aan een technisch defect. Vanaf 15 juli komen de UNO-soldaten mondjesmaat aan in Kongo. Zij zullen naarmate hun getalsterkte toeneemt onze troepen vervangen. Na 19 juli worden er geen Belgische troepen meer ter versterking naar Kongo gestuurd. Op 20 juli neemt de UNO de controle over van het vliegveld N'djili en Leopoldstad en beginnen onze strijdkrachten de basis Kamina te ontruimen naar Kitona. Onze beschikbare C-119's dienen daarvoor als luchtbrug. Ondertussen worden troepen afgevoerd naar Usumbura en Kigali waar zij op hun repatriëring wachten. Maar de onlusten zijn nog niet voorbij. Op 22 juli wordt er nog gevochten in Kolwezi. Nadat de UNO troepen de controle over N'djili en Leopoldstad hebben overgenomen zorgen onze C-119's voor een luchtbrug tussen N'djili en Kitona. Op 23 juli vliegen drie C-119's de stoffelijke overschotten van de slachtoffers van de ramp van 19 juli over naar Kitona. De repatriëring naar België neemt een aanvang vanaf 2 augustus nadat op 31 juli de basissen Kamina en Kitona onder het bevel van de UNO geplaatst werden. Troepen en materiaal worden tot 3 september naar België overgevlogen. Nooit heeft de 15 Wing deelgenomen aan gebeurtenissen van grotere omvang dan gedurende de maanden juli en augustus 1960 in Congo. Alleen de C-119's waren verantwoordelijk voor 3.052 vluchten, het vervoer van 11.600 passagiers en 1.270 ton vracht. Ook de bemanningen van de Sabena en de USAF waren onvermoeibaar. Sabena, USAF en de 15 Wing vervoerden tijdens deze periode samen bijna 26.000 passagiers en 2.350 ton vracht. Rekening houdend met de capaciteit van de toenmalige vliegtuigen, de beperkte infrastructuur ter plaatse en de onzekere



devient inévitable. L'avion s'écrase près de la ville de Sake Masisi. Il y a huit survivants dont un membre d'équipage; l'opérateur radio Jacques. De plus, quatre de ces survivants, dont Jacques, ne survivront pas à leurs blessures, ce qui porte à 41 le nombre total de victimes. Comme presque toujours, cet accident est dû à un concours de circonstances. Normalement, des parachutes doivent être prévus dans le C-119 pour tous les occupants. Ce n'est pas le cas ici en raison de circonstances extraordinaires. L'avion est lourdement chargé et se trouve au-dessus d'une zone montagneuse de sorte que la hauteur disponible pour voler sur un moteur est très limitée. C'est le premier de cinq accidents mortels avec un C-119 du 15 Wing et le seul dû à un défaut technique. A partir du 15 juillet, les soldats de l'ONU arrivent au Congo de façon sporadique. Ils remplaceront nos troupes à mesure que



leur nombre augmentera. Après le 19 juillet, plus aucune troupe belge ne sera envoyée en renfort au Congo. Le 20 juillet, l'ONU prend le contrôle des aérodromes de Ndjili et Léopoldville et nos troupes commencent à évacuer la base de Kamina vers Kitona. Nos C-119 disponibles servent alors de pont aérien. Entretemps, des troupes sont acheminées à Usumbura et Kigali où elles attendent leur rapatriement. Mais les émeutes ne sont pas encore terminées. Le 22 juillet, des combats auront encore lieu à Kolwezi. Après la prise du contrôle de l'aérodrome de N'Djili et de Leopoldville par les troupes de l'ONU, nos C-119 assurent un pont aérien entre Ndjili et Kitona. Le 23 juillet, trois C-119 transportent les dépouilles de la catastrophe du 19 juillet à Kitona. Le rapatriement vers la Belgique débutera le 2 août après que les bases de Kamina et de Kitona auront été placées sous le commandement de l'ONU le 31 juillet. Les troupes et le matériel seront acheminés par avion en Belgique jusqu'au 3 septembre. Le 15 Wing n'a jamais participé à des événements de plus grande envergure que pendant les mois de juillet et d'août 1960 au Congo. Les C-119 ont assuré à eux seuls 3.052 heures de vol et le transport de 11.600 passagers et de 1.270 tonnes de fret. Les équipages de la Sabena et de l'USAF étaient eux aussi infatigables. Au cours de cette période, la Sabena, l'USAF et le 15 Wing ont transporté près de 26.000 passagers et 2.350 tonnes de fret. Compte tenu de la capacité des avions de l'époque, des infrastructures limitées sur place et des circonstances incertaines, ceci constitue une prestation extraordinaire.

#### **La mise en œuvre du C-119 pendant les années soixante**

Par rapport à l'agitation de la fin des années cinquante, les années soixante ont été plutôt calmes. L'ère des vols vers l'Afrique lointaine est définitivement révolue pour le C-119. Néanmoins, d'autres activités ont fait leur apparition. L'Armée belge avait une permanence en Corse. La base de Solenzara était utilisée par les forces armées belges pour toutes sortes d'activités :



omstandigheden, was dit een geweldige prestatie.

### Het gebruik van de C-119 tijdens de zestigerjaren

In vergelijking met de drukte op het eind van de vijftigerjaren waren de jaren zestig eerder kalm. Het tijdperk van de vluchten naar het verre Afrika was wat betreft de C-119 definitief voorbij. Toch kwamen er andere activiteiten aan. Het Belgisch leger beschikte over een vaste stek in Corsica. De basis Solenzara werd door de Belgische strijdkrachten gebruikt voor allerlei activiteiten: schietperiodes lucht-lucht en lucht-grond voor de smaldelen van de Luchtmacht, overlevingsstages en oefeningen voor de paracommando's. Ook in NAVO-verband was er werk aan de winkel. Jaarlijks werden door de NAVO oefeningen georganiseerd op de kwetsbare flanken van het genootschap hetzij in het noorden van Noorwegen (Northern Express), hetzij in het zuiden in Griekenland of Turkije (Southern Express). Wanneer de legerdienst stelselmatig werd ingekrompen weken onze paracommando's uit naar Pau in Zuid-Frankrijk. De betere

weersomstandigheden dan in België daar waren nodig om de rekruten hun brevet te laten behalen voor het einde van hun legerdienst. Tijdens de jaren zestig werd er in ons land een ganse reeks autosnelwegen aangelegd. De luchtfoto's die als basis dienden voor het uitstippelen van deze infrastructuurwerken werden genomen vanuit de C-119. Ook de fotografische opnames voor de herziening van de stafkaarten werden jaar na jaar vanuit de C-119 genomen. Er bestond in die dagen in de 15 Wing het Exploitation- en Studiecentrum voor Luchtfotografie (ESCF) en er waren regelmatig contacten met het Militair Geografisch Instituut (MGI). De vroege zestigerjaren waren voor de 15 Wing een rampzalige tijd. Tussen 1960 en 1965 verongelukten niet minder dan vijf C-119's. Over de ramp te Sake Masisi in 1960 hebben wij het al gehad. Op 12 december van hetzelfde jaar botsten twee C-119's in volle vlucht in de buurt van Chièvres tegen mekaar. Zij waren onderweg naar het vliegveld van Chièvres. Het ene toestel werd gecontroleerd door de naderingscontrole van Brussel en het andere door de naderingscontrole van Chièvres. Een gebrek aan coördinatie met rampzalige gevolgen. Op 26 juni 1963 werd de C-119 CP45 tijdens de nadering van het vliegveld Gütersloh boven het schietveld van Detmold getroffen door een mortiergranaat. En op 22 oktober 1965 vloog de CP19 tegen een heuveltop tijdens een nachtoefening te Veckerhagen in de buurt van Wunsdorf. Een verkeerde inschatting van het reliëf en bijgevolg een onaangepaste hoogte van het vliegtuig waren de waarschijnlijke oorzaken van dit ongeval. Bij elk van deze ongevallen verloren niet alleen de bemanningen het leven maar ook de andere inzittenden. Zij worden nog ieder jaar herdacht in de 15 Wing tijdens de "Remembrance Day". Na meer dan 20 jaar trouwe dienst waren onze C-119's dringend aan vervanging toe. Op 28 juni 1973 verlieten de laatste vijf toestellen de 15 Wing om in de Basis Koksijde tot schroot herleid te worden. De C-130's, waardoor zij vervangen werden, openden, met hun veel grotere mogelijkheden, nieuwe horizonten. Toch denken zij die al die jaren op C-119 gevlogen hebben nog met heel wat heimwee terug naar de tijd van toen.

Vijf mannen in een cockpit die, op een slakkengangetje, Europa en omliggende gebieden afreisden.

Schiet niet op de pianist; hij speelt slechts op 't gehoor.

périodes de tir air-air et air-sol pour les escadrilles de la Force Aérienne, stages de survie et exercices pour les para-commandos. Il y avait aussi du pain sur la planche dans le cadre de l'OTAN. Chaque année, des exercices de l'OTAN étaient organisés sur les flancs vulnérables de l'Alliance, soit dans le nord de



la Norvège (Northern Express), soit dans le sud en Grèce ou Turquie (Southern Express). Lorsque le service militaire a été systématiquement réduit, nos parachutistes se sont enfuis à Pau, dans le sud de la France. Les conditions climatiques plus favorables qu'en Belgique étaient nécessaires pour que les recrues puissent obtenir leur brevet avant la fin de leur service militaire. Au cours des années soixante, toute une série d'autoroutes ont été construites dans notre pays. Les photographies aériennes qui ont servi de base à la conception de ces travaux d'infrastructure ont été prises depuis le C-119. Les prises de vue pour la révision des cartes d'état-major ont également été effectuées année après année à partir du C-119. À l'époque, le 15 Wing disposait d'un Centre d'Exploitation et d'Etude Photographique (CEEP) et entretenait des contacts réguliers avec l'Institut Géographique Militaire (IGM). Le début des années soixante a été une période désastreuse pour le 15 Wing. Entre 1960 et 1965, pas moins de cinq C-119 ont été accidentés. Nous avons déjà parlé de la catastrophe de Sake Masisi en 1960. Le 12 décembre de la même année, deux C-119 sont entrés en collision en plein vol près de Chièvres. Ils étaient en route pour l'aéroport de Chièvres. Le premier était contrôlé par le contrôle d'approche de Bruxelles et l'autre par le contrôle d'approche de Chièvres. Un manque de coordination aux conséquences désastreuses. Le 26 juin 1963, le C-119 CP45 a été touché par un obus de mortier lors de l'approche de l'aérodrome de Gütersloh, au-dessus du champ de tir de Detmold. Enfin, le 22 octobre 1965, le CP19 a heurté une colline lors d'un exercice nocturne à Veckerhagen près de Wunsdorf. Une mauvaise estimation du relief et par conséquent une altitude inappropriée ont été les causes probables de cet accident. Dans chacun de ces accidents, les équipages ont perdu la vie, mais aussi les autres occupants. Ils sont commémorés annuellement au 15 Wing lors du « Remembrance Day ».

Après plus de 20 ans de loyaux services, nos C-119 avaient un besoin urgent d'être remplacés. Le 28 juin 1973, les cinq derniers avions quittent le 15 Wing pour la Base de Koksijde pour être réduit à la ferraille. Les C-130 par lesquels ils ont été remplacés ont ouvert de nouveaux horizons avec leurs possibilités beaucoup plus grandes. Pourtant, ceux qui ont volé en C-119 toutes ces années se souviennent encore de cette époque avec beaucoup de nostalgie. Cinq hommes dans un cockpit qui ont voyagé à la vitesse de l'escargot à travers l'Europe et les régions environnantes.

Ne tirez pas sur le pianiste, il ne joue qu'à l'oreille.

# "A special Squadron day in 21 Sqn - 25 years ago!"

Michel Mandl



Op 6 oktober 1995 werd ik uitgenodigd in het 21 Smaldeel, dat van de witte vliegtuigen in de 15 Wing, om deel te nemen aan een "Squadron Day". In een vliegende eenheid kan zo een dag geplaatst worden in het kader van teambuilding. Het betreft een speciale "squadron day" want hij valt samen met het vertrek met pensioen van Kommandant Alain "Chopy" Parmentier, mijn instructeur op Merlin. Deze laatste heeft, met het akkoord van de hoogste autoriteiten, voorgesteld een laatste formatievlucht te organiseren van vier Merlin Swearingen naar het vliegveld van Dinard in Bretagne. Naast de piloten Merlin zijn de passagiers niemand anders dan de bemanningen van de Boeing 727, Falcon 20 en HS-748. In totaal... 26 vrolijke kerels waaronder de korpscommandant Kolonel Guy Van Eeckhoudt en aalmoezenier Lateur. De zending is tot in de kleinste details voorbereid zoals we hieronder kunnen zien. Het zijn uittreksels van de briefing van Alain: passagiers, vluchtgegevens (opstijgen, navigatie, formatie om terug te keren naar Melsbroek) en zelfs het menu staat erop...Ik doe de heenvlucht aan de stuurknuppel van de CF-05 onder het toezicht van Kapitein Joostens. Vijfentwintig jaar later ontdek ik, dankzij onze vriend Chopy, de foto's van de CF-05 genomen tijdens deze zending. Ik die het zo spijtig vond dat ik geen foto's Merlin had... Eindelijk een mooie foto van het toestel. De aankomst in Dinard na 1.45 uur vlucht verloopt zonder problemen. De initiële bestemming was Le Touquet, dat ligt korter bij, maar het vliegveld was die ganse week gesloten. Dinard was een alternatieve bestemming gebruikt voor de jaarlijkse kwalificatie instrumentvliegen die elke piloot van het smaldeel moet ondergaan, onder andere in het gezelschap van onze vriend Chopy...Dit verklaart het een en ander. Na het aperitief degusteren de gasten een royale schaal zeevruchten. En voor de gelegenheid zullen de gewoonten van de Franse Armée de l'Air in acht worden genomen ... wijn aan tafel is toegestaan! Onlangs las ik een tijdschrift waarin aan enkele management principes op het uitvoeringsniveau werden herinnerd. Zonder er zich bewust van te zijn paste onze vriend Chopy deze zonder twijfel toe:

Point 1: High standard execution... We moeten streven naar het niveau uitmuntend. Dat was het geval.

Point 2: Disciplined execution ...de gedetailleerde briefing liet daar geen twijfel over bestaan.

Point 3: Pay attention to details... ...Chopy had de zending tot in kleinste details voorbereid.

Point 4: Have Fun

Dit laatste punt wordt zelden genoemd als een van de basisprincipes op het niveau van de uitvoering...En toch was de hele zending en de drink die daarop volgde volledig doordrongen van dit principe! Ik ken Alain al zo'n 45 jaar. Hij kwam aan als jonge Mirage piloot in het 2 Smaldeel in Florennes, in 1974. In het kader van dit artikel

Par Michel Mandl

Le 6 octobre 1995, j'ai été invité à la 21 Escadrille, celle des avions blancs du 15 Wing, à participer à un squadron day. Dans une unité volante, une telle journée peut s'apparenter à du team building. Il s'agit d'un squadron day particulier puisqu'il coïncide avec le départ à la pension du Cdt Alain « Chopy » Parmentier, mon instructeur Merlin.

Ce dernier a imaginé, avec l'accord des plus hautes autorités, un dernier vol en formation de quatre Merlin Swearingen avec l'aérodrome de Dinard en Bretagne comme destination. Outre les pilotes Merlin, les passagers ne sont autre que les équipages des Boeing 727, Falcon 20 et HS-748 ! Au total..., 26 joyeux lurons, dont le Chef de corps, le colonel Guy Van Eeckhoudt et le padré Lateur. La mission est préparée dans les moindres détails comme on peut le découvrir ci-après. Il s'agit d'extraits du briefing d'Alain: équipages, passagers, données de vol (décollage, navigation, formations au retour à Melsbroek) et même le menu y figurent... J'effectue le vol aller aux commandes du CF-05 sous la supervision du Capt Joostens. Vingt-cinq ans plus tard, je découvre grâce à l'ami Chopy, des photos du CF-05 prises au cours de cette mission. Moi qui regrettais de ne pas avoir de photos de Merlin... Là, je suis comblé! L'arrivée à Dinard après 1 h 45 de vol, ne pose aucun problème.

La destination initialement prévue était Le Touquet, plus proche, mais l'aérodrome était fermé toute cette semaine.

Dinard est une autre destination utilisée pour la requalification annuelle des vols aux instruments à laquelle tous les pilotes de l'escadrille doivent se soumettre, notamment en compagnie de l'ami Chopy... Ceci explique cela.

Après l'apéro, les convives vont déguster un plateau de fruits de mer pantagruélique... Et pour l'occasion, les coutumes de l'Armée de l'Air seront observées... Le vin à table est autorisé !

Récemment, je lisais une revue où certains principes de management à l'échelon exécution étaient rappelés. Sans s'en douter, l'ami Chopy les mettait incontestablement en pratique :

Point 1: High standard execution... Il faut ambitionner le niveau d'excellence. C'était le cas.

Point 2: Disciplined execution ... Le briefing détaillé ne laissait aucun doute à ce sujet.

Point 3: Pay attention to details... Chopy avait préparé la mission dans les moindres détails.

Point 4: Have Fun

Ce dernier point est rarement évoqué comme un des principes fondamentaux au niveau d'exécution □... Toute la mission et le drink qui s'en est suivi ont été empreints de ce principe ! Je connais Alain depuis une vingtaine d'années. Il est arrivé comme jeune pilote Mirage à la 2 Escadrille, à Florennes, en 1974. Pour les besoins de cet article, je lui ai demandé s'il se souvenait d'une anecdote qu'il m'avait raconté lorsque nous volions ensemble sur Merlin. Il s'agissait d'un vol VIP... Voici ce récit qui s'est terminé à l'époque par : « Tu as osé lui dire



vroeg ik hem of hij zich de anekdote herinnerde die hij me vertelde toen we samen op Merlijn vlogen. Het ging om een VIP-vlucht... Dit is het verhaal dat toen eindigde met: "Durfde je hem dat te vertellen?" "En Chopy's karakteristieke antwoord: "Ik zou me generen zeker!"

"Ik herinner me die vlucht heel goed... Het was met de heer Tindemans, op terugweg uit Straatsburg met massa's onweersbuien op de route. Hervé De Keukelaere (een ander voormalig lid van het 2 Smaldeel) was mijn copiloot. We waren erg laat aangekomen omdat de deur van ons vliegtuig slecht om niet te zeggen helemaal niet dicht ging, en we waren eerst al in Cardiff geweest. Toen ik de heer Tindemans vertelde dat het weer afschuwelijk was, vertelde hij me dat hij vliegen in propellervliegtuigen haatte. Ik zei hem dat hij de hele vlucht zijn gordel moest vastmaken, maar als hij de behoefte voelde, kon hij zijn secretaresse sturen om hem een whisky te halen, en als hij bang was, kon hij gewoon mijn hand vasthouden. De terugreis vanuit Straatsburg (Hervé De Keukelaere deed die vlucht) verliep zonder de minste turbulentie. We hebben alle onweerskernen weten te vermijden en Hervé heeft waarschijnlijk de beste landing van zijn carrière gemaakt, tussen twee cumulonimbuswolken in. Toen we uit het vliegtuig stapten, begroette de minister ons en zei dat hij de volgende keer dat hij met een Merlin moest vliegen, hij dat met mij wilde doen. Maar daar houdt het verhaal niet op. Je moet weten dat ik nooit de procedure van het verwelkomen van VIP's aan de voet van het vliegtuig heb gerespecteerd. Ik heb ze altijd opgehaald in de AML (Aérogare Militaire Luchthaven). Ik stelde daar de bemanning voor en we stapten samen naar het vliegtuig. Twee of drie jaar later werd ik opnieuw aangewezen voor een vlucht met de heer Tindemans, toenmalig minister van Buitenlandse Zaken. Na de voorstelling van mijn copiloot, en voordat ik me kon identificeren, zei hij: 'Ik weet het, Cdt Parmentier! En als ik bang ben, mag ik je jouw hand vasthouden...'. Uitstekend geheugen, die minister! In Frankfurt zie ik dat hij met zijn secretaris, in kostuum en stropdas, uit het vliegtuig stapt. Ik zeg hem: 'Als ik u was, zou ik mijn regenjas aantrekken en mijn paraplu meenemen, want men voorspelt zeer slecht weer. Hij kijkt me aan, stapt in het vliegtuig, trekt zijn regenjas aan en neemt zijn paraplu. Zijn secretaris zegt: 'Maar, meneer de minister, u zei pak en stropdas'. Tindemans antwoordt: 'De commandant zegt regenjas! Je trekt je regenjas aan en stelt geen vragen'. Mooi, hè? »

De terugvlucht van Dinard naar Brussel verloopt zoals gepland, in de goede sfeer en met de nodige concentratie voor de overvluchten in formatie over de installaties van Melsbroek. Dit vereiste een perfecte coördinatie met de bewegingen op Zaventem en waarom het niet toegeven..., de medeplichtigheid van de luchtverkeersleiders. Bij zijn terugkeer in het smaldeel had Chopy recht op een toespraak van de korpsoverste en van de smaldeelcommandant, Majoor Christiaens. Ik nam eveneens het woord om te zeggen dat ik vereerd was dat ik mocht deelnemen aan deze zeer gedenkwaardige Squadron Day. Chopy's grote pedagogische zin werd door de korpsoverste in herinnering gebracht en ik kon dit alleen maar bevestigen, gezien ik het voorrecht had hem enkele weken als instructeur te hebben voor mijn overgang naar "transport". Ik heb hem een gepersonaliseerd wapenschildje van het Commando Training & Support aangeboden, met mijn dank voor de voorbeeldige manier waarop hij zijn beroep als piloot uitgeoefend had in de Luchtmacht.

cela ? » Et la réponse de Chopy qui caractérise tout à fait le personnage : « J'allais me gêner peut-être ! »

"Je me souviens très bien de ce vol... C'était avec Mr Tindemans, en retour de Strasbourg avec des tonnes d'orages. Hervé Dekeukelaere (un autre ancien de la 2 escadrille) était mon copilote. Nous étions arrivés très en retard, car la porte de notre avion fermait mal pour ne pas dire pas du tout et nous avions d'abord été à Cardiff. Quand j'ai dit à Mr Tindemans que le temps était abominable, il m'a dit qu'il détestait voler en avion à hélice. Je lui ai alors dit qu'il devrait rester attaché tout le vol, mais que s'il en ressentait le besoin, il pouvait envoyer son secrétaire lui chercher un whisky et que s'il avait peur, j'étais juste devant lui et qu'il n'avait qu'à me donner la main. Le retour de Strasbourg (Hervé De Keukelaere aux commandes) s'est déroulé sans la moindre turbulence. Nous sommes parvenus à éviter toutes les cellules orageuses et Hervé a probablement fait le meilleur atterrissage de sa carrière, entre deux cumulonimbus. À la descente de l'avion, le ministre nous a salué et précisé que la prochaine fois qu'il devrait voler en Merlin, c'était avec moi qu'il souhaitait le faire. Mais l'histoire ne s'arrête pas là.

Il faut savoir que je n'ai jamais respecté la procédure prévoyant l'accueil des VIP au pied de l'avion. J'ai toujours été les chercher au salon de l'aéroport militaire.

Je présentais l'équipage et nous nous rendions ensemble à l'avion. Deux ou trois ans plus tard, je suis à nouveau désigné pour un vol avec Monsieur Tindemans, à l'époque Ministre des Affaires étrangères. Après avoir présenté mon copilote, et avant que je n'aie pu décliner mon identité, il me lance : 'Je sais, Cdt Parmentier ! Et si j'ai peur, je peux vous donner la main...'. Excellente mémoire, le ministre ! À Francfort, je vois qu'il sort de l'avion avec son secrétaire en costume cravate. Je lui dis : 'Si j'étais vous, je mettrais mon imperméable et prendrais mon parapluie car on annonce un temps exécrable'. Il me regarde, rentre dans l'avion, enfle son imper et prend son parapluie. Son secrétaire lui dit alors 'Mais, Mr le Ministre, vous aviez dit costume cravate'. Ce à quoi Tindemans lui répond : 'Le commandant a dit imperméable !

Tu mets ton imperméable et tu ne poses pas de questions'. Sympa, non ? »

Le vol retour de Dinard vers Bruxelles s'effectue comme planifié, dans la bonne humeur et la concentration nécessaire pour les passages en formation au-dessus des installations de Melsbroek. Ceci a nécessité une parfaite coordination avec les mouvements de Zaventem et pourquoi ne pas le dire..., la complicité des contrôleurs aériens. De retour à l'escadrille, Chopy a eu droit à un discours du Chef de corps et du commandant d'escadrille, le Maj Christiaens. J'ai également pris la parole pour préciser que j'étais honoré d'avoir pu participer à ce Squadron Day tout à fait mémorable. Le grand sens pédagogique de Chopy a été rappelé par le Chef de corps et je n'ai pu que confirmer la chose, vu que j'ai eu le privilège de l'avoir comme instructeur pendant plusieurs semaines pour ma transition « transport »... Je lui ai remis un « crest » personnalisé du Commandement Training & Support, avec mes remerciements pour la façon exemplaire dont il s'était acquitté de son métier d'aviateur à la Force aérienne.

**Foto's van deze memorabele Sqn day kan u bekijken op blz 32 (cover 4) van dit nummer van Dakota News**

**Des photos de ce Sqn day mémorable, vous pouvez trouver à la page 32 (cover 4) de ce numéro de Dakota News**



# #WeAre15<sup>th</sup>Wing



## 15 Wing Today

Jean-Louis Lejeune

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

### Ongeluk in Mali

De CH-12 was uit Melsbroek vertrokken op 16 april voor een driedaagse zending met bestemming Gao en Bamako in Mali.

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

### Accident au Mali

Le CH-12 avait quitté Melsbroek le 16 avril pour une mission de trois jours à Gao et Bamako au Mali. L'avion est tombé en panne



Het toestel viel in panne in Gao (motorproblemen), de Flight Engineer trachtte de motorpanne op te lossen maar bij gebrek aan onderdelen was dit niet mogelijk.

Gezien de depannage niet snel georganiseerd kon worden is de bemanning naar Melsbroek teruggekeerd met een A400M van de Fransen, en heeft de CH-12 achtergelaten.

Op zondag 19 april werd het toestel aangereden door een IL-76 van Silkway. De schade was aanzienlijk maar ter plaatse herstelbaar om het toestel luchtwaardig te maken voor de terugvlucht naar Melsbroek. Dit werd onderzocht en bevestigd

à Gao (problèmes de moteur) et le Flight Engineer a essayé de résoudre la panne mais en raison du manque de pièces, cela n'a pas été possible.

Comme le dépannage ne pouvait pas être organisé rapidement, l'équipage est rentré à Melsbroek avec un A400M des Français et a laissé le CH-12 sur place.

Le dimanche 19 avril, l'avion a été touché par un IL-76 de Silkway. Les dégâts étaient considérables mais pouvaient être réparés sur place pour rendre l'avion apte au vol et le ramener à Melsbroek. Ceci a été confirmé par une équipe technique qui a évalué les





door een technisch team tijdens een zending in Mali met de CH-11 tussen 23 en 26 april. Zoals zichtbaar op de foto's is er schade aan de voorrand van de vleugel, de aanhechtingspunten van voorgaande en de bovenkant van de vleugel.

Het team voor de herstelling mocht echter niet onmiddellijk vertrekken maar werd twee weken in quarantaine geplaatst in een hotel in Brussel, om aan de COVID-19 regels te voldoen. Op 14 mei is een ploeg van 8 technici eindelijk met de CH-13 naar Mali vertrokken om de nodige herstellingen uit te voeren. In Gao was er uiteraard geen loods voorhanden om het vliegtuig binnen te plaatsen waardoor de herstellingen buiten onder een brandende zon uitgevoerd dienden te worden. Na vijf dagen harde labeur was de vleugel hersteld en het motorprobleem opgelost. Op 20 mei is het vliegtuig huiswaarts gevlogen. JOB WELL DONE !!



dégâts lors d'une mission au Mali avec le CH-11 entre le 23 et le 26 avril. Comme on peut le voir sur les photos, le bord d'attaque de l'aile, les points d'attache de celui-ci et le dessus de l'aile étaient endommagés.

Cependant, l'équipe de dépannage n'a pas été autorisée à partir immédiatement mais a d'abord été mise en quarantaine pendant deux semaines dans un hôtel de Bruxelles pour se conformer aux règles COVID-19. Le 14 mai, une équipe de 8 techniciens est finalement partie avec le CH-13 vers le Mali pour effectuer les réparations nécessaires. Il n'y avait bien entendu pas de hangar à Gao pour placer l'avion à l'intérieur, donc les réparations ont dû être faites à l'extérieur sous un soleil brûlant. Après cinq jours de dur labeur, l'aile était réparée et le problème de moteur était résolu. Le 20 mai, l'avion est rentré à la maison. JOB WELL DONE !!

### Infrastructuur

De werkzaamheden rond de bouw van het nieuwe Maintenance-complex schieten goed op. Allereerst moest de bouwfirma tal van oude leidingen zoals hoogspanningskabels, telefoon- en dataleidingen, diverse rioleringen en waterleidingen omleggen

### Infrastructure

Les travaux de construction du nouveau complexe de maintenance progressent bien. Tout d'abord, l'entreprise de construction a dû dévier de nombreuses anciennes canalisations telles que des câbles à haute tension, des lignes téléphoniques et de données, divers égouts et conduites d'eau avant d'entamer la construction. Même le pipeline de la Belgian Pipeline Organisation, qui





approvisionne l'aéroport de Zaventem en carburant, a dû être déplacé. Les travaux préparatoires sont terminés et l'entreprise a commencé la construction proprement dite. La première phase de construction comprend les travaux de fondation du bâtiment. Le hangar lui-même reposera sur une fondation sur pieux ; 168 pieux en béton d'environ 14 m de long et 60 cm de diamètre

om het terrein bouwrijp te maken. Zelfs de pijpleiding van de Belgian Pipeline Organisation die onder meer de luchthaven van Zaventem van brandstof voorziet, moest verplaatst worden. De voorbereidingswerken zijn afgerond en de firma is begonnen met de werkelijke opbouw. De eerste bouwfase omvat de funderingswerken van het gebouw. De loods zelf zal op een paalfundering steunen; 168 betonnen palen van ongeveer 14 m lang en 60 cm diameter werden in de grond gestort en zullen de staalstructuur van de loods dragen. De oplevering en indienstelling van het volledige gebouw zijn gepland rond het groot verlof van 2021. Daarna zal de Maintenance Groep er zijn intrek kunnen nemen.

Op 24 augustus werd op de site een ceremonie gehouden waarbij de Minister van Defensie Philippe Goffin symbolisch de eerste steen legde van de nieuwe hangar. Alle betrokken partijen van Defensie namen er aan deel alsook de directie van de firma en de burgemeester van Steenokkerzeel.

### Falcon 7X

De Falcon 7X is ondertussen operationeel in de 15 Wing. De commandant van de Vlieggroep, Luitenant-kolonel Vlieger Dominique 'Dommy' Van Den Heuvel heeft graag zijn ervaring hierover met ons willen delen, waarvoor dank:

'Op 29 april 2020 schreef de 15 Wing geschiedenis door zijn eerste vluchten uit te voeren met de onlangs gecontracteerde Falcon 7X. Het vliegtuig, gebouwd door Dassault wordt gehuurd van Abelag Aviation, maar gevlogen door onze eigen piloten die de erfenis van de Wing nog vele jaren zullen voortzetten.

Het lange afstand VVIP-zakenvliegtuig met 15 zitplaatsen verzekert een veilige, snelle en zeer comfortabele vlucht niet alleen voor de leden van ons eigen Koninklijk Huis, maar ook voor nationale en internationale overheidsklanten en ons eigen militaire personeel dat over de hele wereld werkt.

Vandaag werden 8 piloten en 5 cabinepersoneelsleden van de 15 Wing getraind met de hulp van 3 mentoren van Abelag om alle geheimen van dit hightech vliegtuig te ontdekken.

De avionica van de Falcon 7X is van de nieuwste generatie die beschikbaar is op de commerciële markt en stellen de piloten in staat om nauwkeurig op GPS gebaseerde naderingen te vliegen in alle soorten weer en omstandigheden, terwijl ze digitaal communiceren via een satelliet-datalink met de luchtverkeersleiding en de operationele centra wereldwijd. De drie motoren leveren meer dan 19.000 pond stuwkracht om het vliegtuig van afgelegen, korte start- en landingsbanen waar ook ter wereld te laten opereren. Een brandstofcapaciteit van meer dan



ont été coulés dans le sol et supporteront la structure en acier du hangar. La réception et la mise en service de l'ensemble du bâtiment sont prévus pour les grandes vacances de 2021. Après cela, le groupe de maintenance pourra s'y installer.

Le 24 août, une cérémonie a eu lieu sur le site lors de laquelle le Ministre de la Défense Philippe Goffin a symboliquement posé la première pierre du nouveau hangar. Toutes les parties concernées de la Défense y ont participé, ainsi que la direction de l'entreprise et le bourgmestre de Steenokkerzeel.

### Falcon 7X

Le Falcon 7X est maintenant opérationnel au 15 Wing. Le commandant du Groupe de Vol, le Lieutenant-colonel Aviateur Dominique "Dommy" Van Den Heuvel, a accepté de nous faire part de son expérience et on l'en remercie :

'Le 29 avril 2020, le 15 Wing a écrit l'histoire en effectuant ses premiers vols avec le Falcon 7X récemment arrivé. L'avion fabriqué par Dassault est loué à Abelag Aviation, mais il est exploité par nos propres pilotes qui poursuivront l'héritage du 15 Wing pendant de nombreuses années.

Cet avion d'affaires VVIP à long rayon d'action avec 15 sièges passagers assurera un vol sûr, rapide et très confortable non seulement pour les membres de notre propre Maison Royale, mais aussi pour les clients gouvernementaux nationaux et internationaux et notre propre personnel militaire travaillant dans le monde entier.

Aujourd'hui, huit pilotes et cinq personnels de cabine du 15 Wing ont été formés avec l'aide de trois mentors d'Abelag pour découvrir tous les secrets de cet avion de haute technologie.

L'avionique du Falcon 7X est de la dernière génération d'équipement disponible sur le marché commercial et permet aux pilotes de réaliser des approches précises basées sur le GPS dans tous les types de temps et de conditions, tout en communiquant numériquement par liaison satellite avec les centres de contrôle du trafic aérien et les centres opérationnels du monde entier. Les trois moteurs délivrent une poussée de plus de 19 000 livres pour soulever l'avion dans les airs à partir de pistes courtes, partout



30.000 pond brengt het vliegtuig rechtstreeks naar bestemmingen die meer dan 10.000 kilometer verderop liggen.

Met de Fly-by-Wire besturing, waarbij een computer de stuurvlakken van de vleugels manipuleert, worden soepele en veilige vliegoperaties verzekerd, gebaseerd op de beroemde technologische ontwikkeling van Dassault in het Rafale gevechtsvliegtuig. Hoogtes tot 15 kilometer en snelheden van meer dan 900 kilometer per uur zijn niet ongevoel voor dit vliegtuig.

Onze eigen Korpscommandant is een van de gelukkige piloten die met dit opmerkelijke vliegtuig vliegt. Hij en de andere bevoorrechte piloten van 21 Smd zijn begin februari begonnen met hun opleiding in Burgess Hill (UK) of Dubaï (UAE). Na drie weken van intensieve academische cursussen en examens konden ze zich dankzij twaalf vluchtsimulator-series familiariseren met tal van noodprocedures, zoals motorstoringen, vluchtcontroleproblemen en hydraulische problemen. Eenmaal terug in België vond de eerste echte training plaats op de vliegbasis Kleine Brogel. Na elk 6 naderingen en landingen te hebben uitgevoerd, werden onze piloten gekwalificeerd in het vliegtuig wat leidde tot het langverwachte Falcon 7X vliegbrevet. In de tussentijd werden talrijke «line training missies» gevlogen om de kwalificaties te consolideren en om de nodige expertise en vertrouwen te verwerven om het vliegtuig te kunnen besturen. In de komende maanden zullen in totaal 16 piloten en 16 cabinebemanningsleden worden opgeleid in afwachting van de komst van een tweede gecontracteerd vliegtuig later in oktober. De twee 7X's voor onze Wing hebben de registraties OO-LUM en OO-FAE, wat de betrokkenheid van onze luchtmacht bij deze specifieke operaties bewijst.'

#### **A400M**

Als testpilot bij de Directoraat Generaal Material Resources (DGMR) was Luitenant-kolonel Vlieger Quentin 'Q' Aelvoet belast met de nodige acceptatie-activiteiten van de CT-01:

'De eerste vluchten, voor een A400M die uit de productielijn komt, is een 100% voorrecht van de fabrikant van het vliegtuig, namelijk Airbus. Het vliegtuig ondergaat eerst een serie grondtesten voordat het in de lucht wordt gebracht. Na het succesvol afronden van de

dans le monde. Une capacité de carburant de plus de 30 000 livres permet à l'avion d'atteindre en un seul bond des destinations situées à plus de 10 000 kilomètres de distance.

Entièrement piloté par Fly-by-Wire, où un ordinateur manipule les gouvernes des ailes, le vol est assuré en douceur et en toute sécurité par le célèbre développement technologique de Dassault basé sur l'avion de combat Rafale. Des altitudes allant jusqu'à 15 kilomètres et des vitesses de plus de 900 kilomètres à l'heure ne sont pas rares pour cet avion.

Notre propre Chef de Corps est l'un des heureux pilotes qui volent cet avion remarquable. Lui et les autres pilotes privilégiés de la 21 Esc ont commencé leur formation début février à Burgess Hill (GB) ou à Dubaï (EAU). Après trois semaines de cours académiques intensifs et d'exams, douze sorties en simulateur de vol leur ont permis de se familiariser avec de nombreuses procédures d'urgence, comme les pannes de moteur, les problèmes de commandes de vol et les problèmes hydrauliques. Une fois de retour en Belgique, les premiers vols véritables ont eu lieu sur la base aérienne de Kleine Brogel. Après avoir effectué 6 approches et 6 atterrissages chacun, nos pilotes ont obtenu leur qualification sur l'avion, ce qui a conduit à la très attendue licence de pilote de Falcon 7X. Dans l'intervalle, de nombreuses «missions line training» ont été effectuées pour consolider la qualification et acquérir l'expertise et la confiance nécessaires pour piloter l'avion. Dans les mois à venir, 16 pilotes et 16 membres d'équipage de cabine seront formés en attendant l'arrivée d'un deuxième avion prévu dans le contrat plus tard en octobre. Les deux 7X dédiés à notre Wing portent les immatriculations OO-LUM et OO-FAE, ce qui prouve l'engagement de notre force aérienne pour ces types d'opérations spécifiques.'

#### **A400M**

En tant que pilote d'essai à la Direction générale des ressources matérielles (DGMR), le Lieutenant-colonel Aviateur Quentin "Q" Aelvoet a été chargé des activités d'acceptance nécessaires du CT-01 :

'Les premiers vols, pour un A400M sortant de la chaîne de production, sont un privilège à 100% du constructeur de l'avion, à savoir Airbus. L'avion est d'abord soumis à une série de tests au sol avant de prendre son envol. Après avoir effectué avec succès le premier vol, l'avion est transmis pour l'acceptance. A partir de ce moment, la participation de la Belgique et du Luxembourg était nécessaire pour mener à bien ce processus. De manière similaire au processus de premier essai en vol d'Airbus, l'équipe BELUX vérifie que l'avion répond à toutes les exigences fonctionnelles et contractuelles. L'équipe BELUX était composée de représentants de la DGMR et du 15 Wing. Leur travail comprenait une inspection de la qualité par un personnel de maintenance spécialisé ainsi que des vérifications des systèmes, un test des moteurs et enfin un vol de réception nécessitant un pilote d'essai et un loadmaster belges. Le vol d'acceptance du CT-01 a été effectué en deux parties, les 13 et 28 juillet, et a été concluant. Malgré les difficultés liées au Covid-19 et le manque d'expérience, l'équipe BELUX a pu effectuer une réception réussie et l'avion est maintenant sur la chaîne de montage à Séville où il subit une modification pour être équipé de son blindage (cockpit, poste de travail du loadmaster et fenêtres). L'avion devrait bientôt arriver à Melsbroek !'

Après le CT-01, c'était au tour du CT-02 de sortir de la chaîne de production. Un premier essai de roulage a été effectué à Séville le 27 juin et il a effectué son premier vol le 30 juin. Depuis le 31 août, une délégation belge a entamé les activités d'acceptation nécessaires. La date de livraison planifiée est actuellement le 9 octobre 20.

À Brize Norton, le pilote Cdt Avi Jonas "Josse" Van Hellemont et le loadmaster Adjt Avi Bart Flipkens continuent d'acquérir de



eerste vlucht wordt het vliegtuig overhandigd voor acceptatie. Vanaf dit punt was de Belgische en Luxemburgse deelname vereist om dit proces af te ronden. Op een gelijkaardige manier als bij het Airbus testproces voor de eerste vlucht, verifieert het BELUX-team dat het vliegtuig voldoet aan alle functionele en contractuele vereisten. Het BELUX-team was samengesteld uit vertegenwoordigers van

DGMR en 15 Wing. Hun werk omvatte een kwaliteitsinspectie door gespecialiseerd onderhoudspersoneel alsook systeemcontroles, een test van de motoren en ten slotte een acceptatie-vlucht waarvoor een Belgische testpilot en loadmaster nodig waren. De acceptatie-vlucht van CT-01 werd in 2 delen uitgevoerd, op 13 en 28 juli en was bevredigend. Ondanks de moeilijkheden in verband met Covid-19 en het gebrek aan ervaring, kon het BELUX Team een succesvolle acceptatie uitvoeren en het vliegtuig staat nu aan de assemblagelijin in Sevilla waar het een modificatie ondergaat om uitgerust te worden met zijn bepantsering (cockpit, werkstation van de loadmaster en ramen). Het toestel zou binnenkort in Melsbroek moeten aankomen!

Na de CT-01 was het de beurt aan de CT-02 om uit de productieketen te rollen. Een eerste taxitest werd in Sevilla op 27 juni uitgevoerd en op 30 juni heeft hij zijn eerste vlucht gemaakt. Sinds 31 augustus hebben een Belgische delegatie de nodige acceptatie-activiteiten opgestart. De vooropgestelde leveringsdatum is 9 oktober 20.

In Brize Norton blijven piloot Cdt VI Jonas 'Josse' Van Hellemont en loadmaster Adjt VI Bart Flipkens ervaring opdoen in de Flight Sim en tijdens echte zendingen. Half augustus vlogen ze als deel van een gemengde bemanning naar Marokko om reserveonderdelen en een reparatieteam te leveren voor een andere RAF A400M die in Rabat in panne stond.

Het defecte vliegtuig moest dringend worden gerepareerd, omdat het over FOD reed en een beschadigd wiel had. De andere bemanning moest de zending naar meerdere bestemmingen in Noord-Afrika voortzetten. De bemanning van de depannagemissie werd rond 19u verwittigd op een donderdagavond en 12 uur later meldden de Belgische, Duitse en Britse bemanningsleden zich bij de sectie operaties in Brize Norton. Na de voorbereiding van de missie van het vliegtuig door de bemanning, kon het vliegtuig, met alle benodigde reservemateriaal, naar de Afrikaanse bestemming vertrekken. Deze missie toonde duidelijk de Europese samenwerking en integratie van niet-Britse bemanningsleden in een vliegtuig en een missie van de Royal Air Force en het vertrouwen tussen de militaire partners. Tien uur na de start in RAF Brize Norton landde het vliegtuig en de bemanning veilig op Britse bodem.

### CH-04 aan de grond. En toen waren er nog 7...

Op 23 juli heeft de bemanning Bezensek/Tihon de CH-04 voor de laatste keer opgestart voor een vlucht in de Belgische luchtruim. De afscheidsvlucht ging via Nijvel, Charleroi, Oudenaarde, Antwerpen, Ursel en de Belgische kust, alvorens, na een Fly-pass, voor de laatste keer te landen op baan 19.

### Verkoop C-130's



Sabena Aerospace, behorende tot de Blueberry Groep, en Blue Aerospace, behorende tot de Heico Groep, hebben het contract voor de aankoop van de vloot C-130 gewonnen. De aanbesteding omvat negen vliegtuigen, de motoren, de accessoires, de reserveonderdelen en de apparatuur voor de technische steun.

l'expérience dans le Flight Sim et lors de missions réelles. A la mi-août, ils se sont envolés pour le Maroc en tant qu'équipage mixte pour fournir des pièces de rechange et une équipe de réparation pour un autre A400M de la RAF qui était en panne à Rabat. L'avion défectueux devait être réparé d'urgence car il avait roulé

sur du FOD et avait une roue endommagée. L'autre équipage devait poursuivre la mission vers plusieurs destinations en Afrique du Nord. L'équipage de la mission de dépannage a été informé vers 19h un jeudi soir et 12 heures plus tard les membres de l'équipage belge, allemand et britannique se sont présentés à la section des opérations à Brize Norton. Une fois la mission et l'avion préparés par l'équipage, celui-ci a pu partir vers sa destination africaine avec tout le matériel de rechange nécessaire. Cette mission a clairement montré la coopération européenne



et l'intégration de membres d'équipage non britanniques dans un avion et une mission de la Royal Air Force, ainsi que la confiance entre les partenaires militaires. Dix heures après le décollage de Brize Norton, l'avion et l'équipage se sont posés en toute sécurité sur le sol britannique.

### CH-04 au sol. Et il n'en resta plus que 7...

Le 23 juillet, l'équipage Bezensek/Tihon a fait décoller le CH-04 pour la dernière fois pour un vol dans l'espace aérien belge. Le vol d'adieu est passé par Nivelles, Charleroi, Audenaarde, Anvers, Ursel et la côte belge, avant d'atterrir, après un Fly-pass, pour la dernière fois sur la piste 19.

### Vente des C-130

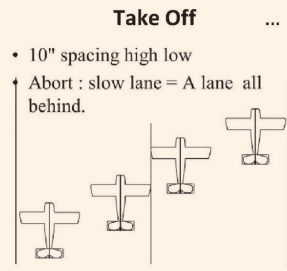
Sabena Aerospace, qui fait partie du groupe Blueberry, et Blue Aerospace, qui fait partie du groupe Heico, ont remporté le contrat d'achat de la flotte de C-130. L'appel d'offres porte sur neuf avions, les moteurs, les accessoires, les pièces de rechange et le matériel d'assistance au sol.





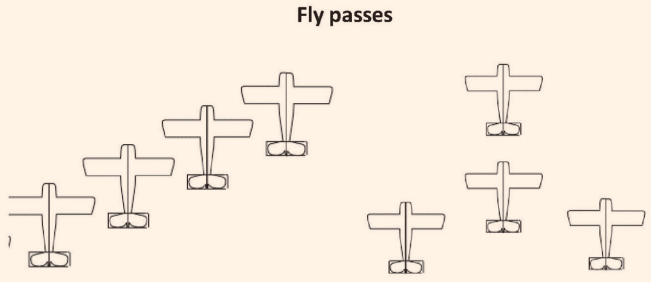
- A : CF 01 : Chopy CC
- B : CF 04 : Cous CO
- C : CF 05 : Bart Mich
- D : CF 06 : Fox Xav
- A<sup>3</sup>

- CF 01 : Padre-Berot-Soreil - Feuillen-Walkens-Verhaegen
- CF 04 : Devinck-Delnhaye-Carlier-Denis-Pépé
- CF 05 :-Defourny-Aelaerts
- CF 06 : Vanhaeren-Thoelen



- Navigation**
- Navigation : 96%
    - 1200 lbs torque
    - 720° C ITT
    - 210 kts GS
  - Recovery and flight pass:
    - 100 %
    - 800 lbs torque
    - 650° C ITT
    - 180 kts IAS
  - Break : 3" spacing on downwind 90° treshold.

- Menu**
- Apéro au choix.
  - Plateau de fruits de mer.
  - Saumon frais farci sauce hollandaise riz curry.
  - Salade et plateau de fromages.
  - Omelette norvégienne.
  - Café.
  - Vins : Muscadet Sèvre et Maine Bordeaux rouge



**25 years ago:  
A very special squadron day for  
21 Squadron**