



NEWS

N° 47 - Juni
Juin 2009

C-130 : self-protection



SOS Sahel 1973, part 3

15Wing originals

Inhoud



Sommaire

Blz 3 : Editoriaal

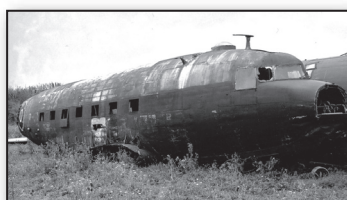
Blz 4 : Dakota flash

Blz 7 : SOS Sahel 1973

Blz 14 : Betere zelfbescherming voor onze C-130

Blz 17 : De eerste vliegtuigen van de 15Wing

Blz 21 : 15Wing vandaag



P 3 : Editorial

P 4 : Dakota flash

P 7 : SOS Sahel 1973

P 14 : Meilleure autoprotection pour nos C-130

P 17 : Les premiers avions du 15Wing

P 21 : 15Wing aujourd'hui

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

Redactie :

Axel Vermeesch, René Hoebe, Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

Vertaling : Christophe Waterkeyn; Jacques de Brouwer, Isabelle en Léon Hadermann, Marie-Christine en Paul Buyse, Gilbert Desmet

Foto's : Jacques Van Hyfte, fotosectie 15 Wing

Druk : Boone-Roosens, Lot

Verantwoordelijke Uitgever : Axel Vermeesch

Adres : Dakota - 15 Wing Luchttransport

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

Tel : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51

e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be

Openingsuren: maandag & woensdag, van 14 tot 18 uur

Jaarlijkse bijdrage als lid "Dakota" : 15 Euro te storten op rekening nr. 438-1064121-48 van de VZW

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : J.P. Van Doorselaer

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

Rédaction :

Axel Vermeesch, René Hoebe, Jos Ackermans, André Janssens

Layout : André Janssens

Traduction : Christophe Waterkeyn, Jacques de Brouwer, Isabelle et Léon Hadermann, Marie-Christine et Paul Buyse, Gilbert Desmet

Photos : Jacques Van Hyfte, section photo 15 Wing

Imprimerie : Boone-Roosens, Lot

Editeur responsable : Axel Vermeesch

Adresse: Dakota - 15 Wing Transport Aérien

Haachtsesteenweg 138 1820 Melsbroek

Tél : (02) 752 46 50 Fax : (02) 752 46 51

e-mail : dakota_melsbroek@skynet.be

Heures d'ouverture: lundi & mercredi, de 14 à 18 hrs

Cotisation annuelle de membre "Dakota" : 15 Euro à verser sur le compte 438-1064121-48 au nom de l'ASBL

Website : www.dakota15wing.be

Webmaster : J.P. Van Doorselaer



In de rubriek "Geschiedenis" van dit nummer verschijnt het derde en voorlaatste deel over de eerste grote humanitaire operatie met de C-130's: "SOS Sahel" in 1973. Daarin vertelt Commandant Marcel Coertjens met de nodige humor, hoe diplomatieke problemen in het Algerijnse Tamanrasset het best opgelost worden. Er was in die tijd in België een grote publieke belangstelling voor de hongersnood in de Sahel-landen; daarom liet onze regering journalisten en schrijvers toe met de C-130 bemanningen mee te vliegen en met de vrachtwagens van de paracommando's mee te rijden. Onze redacteur koos een stukje uit het prachtige jeugdboekje "De koning van Tahoua" door Vlaamse schrijver Herman Vos en stuk uit het zeer gedetailleerde boek "SAHEL, la vague jaune ou le sahara sans rivage" van de franstalige journalist René Haquin over een angstige Duitser aan boord van een C-130.

Tussen 1995 en 2000 werden door onze vrijwilligers van "Restore Boxcar" een C-119 en een Pembroke ergens te velde afgebroken en in de kazerne Groenveld opnieuw opgebouwd. In de rubriek "Kleine geschiedenis" onderzoeken wij of er nog mogelijkheden bestaan om nog andere types vliegtuigen te vinden die ooit dienst deden in de 15 Wing.

Vier jaar na het ondertekenen van het contract, zullen alle C-130 toestellen van het 20 Smaldeel uitgerust zijn met een nieuw ultramodern beschermingssysteem tegen lucht-lucht en grond-lucht raketten. Dit zal de bemanningen toelaten veilig te opereren in gebieden waar gevaar heerst zoals in Afghanistan en bepaalde Afrikaanse landen. U leest er alles over in een artikel overgenomen uit "AERONEWS of Belgium".



In de twee klassieke rubrieken "Dakota Flash" en "De 15 Wing vandaag" geven wij u alweer interessante informatie over de activiteiten in onze VZW Dakota en in de 15 Wing.

Wij wensen onze lezers een aangename zomertijd toe, en nodig hen eveneens uit een bezoek te brengen aan ons documentatiecentrum waar de tentoonstelling "60 jaar 15 Wing" nog steeds te bezichtigen is.

René Hoeben
Voorzitter

Dans la rubrique «Histoire» de ce numéro paraît le troisième et avant-dernier volet consacré à la première grande opération humanitaire en C-130, «SOS Sahel», en 1973. Le commandant Marcel Coertjens y raconte avec humour comment les problèmes diplomatiques sont résolus pour le mieux dans le Tamanrasset algérien. La famine dans les pays du Sahel suscitant à cette époque un vif intérêt auprès du public belge, notre gouvernement autorise journalistes et rédacteurs à accompagner les équipages en C-130 et les para-commandos dans leurs camions. Notre rédacteur a choisi de reproduire un extrait du merveilleux livre pour la jeunesse «De koning van Tahoua» écrit par l'auteur flamand Herman Vos ainsi qu'un extrait du livre circonstancié «Sahel, la vague jaune ou le Sahara sans rivage» du journaliste francophone René Haquin au sujet d'un Allemand angoissé à bord d'un C-130.

Entre 1995 et 2000, nos volontaires du «Restore Boxcar» démantelèrent quelque part dans nos campagnes un C-119 et un Pembroke pour les reconstituer dans la caserne Groenveld. Dans la rubrique «Petite Histoire», nous étudions la possibilité de retrouver d'autres types d'avions ayant servi au le 15 Wing.

Quatre ans après la signature du contrat, tous les C-130 de la 20 Escadrille seront équipés d'un système ultra moderne de protection contre les fusées air-air et sol-air. Ceci permettra aux équipages d'effectuer leurs opérations en toute sécurité dans des régions à risques telles que l'Afghanistan et certains pays africains. Vous retrouverez toutes ces informations à ce sujet dans l'article provenant de "AERONEWS of Belgium".

Dans les deux rubriques classiques «Dakota Flash» et «15 Wing aujourd'hui», nous vous proposons une fois de plus des informations intéressantes sur les activités de notre ASBL Dakota et du 15 Wing.

Nous souhaitons à tous nos lecteurs une agréable été et les invitons également à visiter notre centre de documentation où se tient encore toujours l'exposition «60 ans 15 Wing».

René Hoeben
Président



Dakota Flash

Samengesteld door Jos Ackermans en Axel Vermeesch

Dakota Documentatiecentrum: activiteiten en bezoeken

Sinds de Algemene Vergadering op 6 april, waarover reeds verslag in ons vorig nummer, heeft DAKOTA een dozijn activiteiten georganiseerd of er aan deel genomen.



- Om naar jaarlijkse gewoonte onze medewerkers en ereleden te bedanken voor hun samenwerking en steun, organiseerde Rita eens te meer een uitstekende maaltijd op vrijdag 17 april, waarvan de 31 deelnemers genoten in een kameraadschappelijke sfeer.

- Op woensdag 22 april bezochten een veertigtal leden van de Landelijke Gilde ons, en de week nadien was het de beurt aan een delegatie van 20 leden van de Nationale Strijdersbond van Lubbeek.

- Op maandag 27 april beëindigden onze leden van het "Restore Boxcar Team" de installatie van onze zomertent op het terras. Wij danken hen zeer hartelijk maar zeker



Composé par Jos Ackermans et Axel Vermeesch

Activités et visites au Centre de Documentation Dakota

Depuis l'Assemblée Générale du 6 avril, déjà couvert dans notre dernier numéro, le Dakota a organisé une douzaine d'activités ou y a participé.

- Pour remercier, comme chaque année, nos collaborateurs et nos membres honoraires pour leur assistance et leur soutien, Rita a organisé une fois de plus un excellent repas le vendredi 17 avril, dont les 31 participants se sont régalés dans une ambiance de camaraderie.

- Le mercredi 22 avril, une quarantaine de membres du «Landelijke Gilde» nous rendaient visite, tandis que la semaine après, ce fut le tour d'une vingtaine de membres de l'Association Nationale des Anciens Combattants de Lubbeek.



- Le lundi 27 avril, nos collaborateurs du "Team Restore Boxcar" terminaient l'installation du «smoking corner» sur la terrasse. Nous les remercions chaleureusement, mais certainement aussi le Padre Lateur, qui est venu «bénir» cette nouvelle construction! Apparemment avec succès, puisque, entre-temps, cette tente a déjà survécu quelques orages «de tonnerre»!

- Le lundi 4 mai, 50 membres du Comité des Associations Patriotiques étaient nos invités, suivi la semaine après par un groupe de vétérans UDA du 15 Wing.

- Le lundi 18 mai, une quarantaine de membres intéressés du «Réseau des Seniors Entrepreneurs» visitaient nos installations et le mardi 19 mai, Axel et Johnny accompagnaient quarante élèves de l'Athénée de Keerbergen (avec lequel nous avons des liens particuliers) sur la base, pour ensuite les accueillir dans notre Centre.



ook Padre Lateur die deze nieuwe constructie kwam "inzegenen"! Met goed gevolg, blijkbaar, want onze tent overleefde al enkele zware onweders!

- Maandag 4 mei waren 50 leden van het Comité van Vaderlandse Bonden onze gast, de week nadien gevolgd door een groep oudgedienden van de VVE van de 15 Wing.

- Op maandag 18 mei brachten een veertigtal geïnteresseerde leden van het "Netwerk van Ondernemende Senioren" een bezoek, en op dinsdag 19 mei begeleidden Axel en Johnny een veertigtal leerlingen van het Atheneum van Keerbergen, waarmee wij speciale banden hebben, rond op de basis om ze nadien te ontvangen in ons Centrum. De dag nadien kwamen 40 oudgedienden van het 2 Bataljon Commando "lichting 60" bij ons de sfeer opsnuiven.

- Op woensdag 27 mei organiseerden de Old Timers van de 15 Wing opnieuw hun jaarlijkse lentebijeenkomst in de Mess. De voorafgaande receptie vond plaats in onze ontmoetingsruimte. Op die manier hoopten beide voorzitters bijkomende interesse voor de eigen organisatie op te wekken, en zo mogelijk nieuwe leden te werven. Wij telden ongeveer 150 enthousiaste deelnemers en konden enkele nieuwe leden maken, zodat we van een waar succes mogen spreken.

- Op zaterdag 30 mei hielpen enkele van onze vrijwilligers bij de "12th Indian Day", de Motorally van de 15 Wing, die dit jaar opnieuw georganiseerd werd. Het uitstekende weer zorgde voor een belangrijke "last minute" toestroom, zodat er uiteindelijk ongeveer 2.500 motorrijders aan dit gedenkwaardige evenement deelnamen!

- Op maandag 15 juni ontvingen wij een veertigtal zeer geïnteresseerde leden van de VZW. Kennisbeurs, en op dinsdag 23 juni een dertigtal "mantelzorgers" van Steenokkerzeel.

- Op vrijdag 26 juni organiseerde de commandant van de 15 Wing, op onze vraag, zijn driemaandelijks "Drink van het personeel van de 15 Wing" in onze lokalen. Wij hoopten op die manier zo veel mogelijk personeelsleden kennis te laten maken met, en interesse en samenwerking op te wekken voor, onze vereniging. Wij danken het personeel van de Mess 15 Wing voor het vlekkeloze verloop van dit evenement en zijn zeer tevreden met de betoonde belangstelling.

- Om deze periode af te sluiten installeerden en bemanden Jean, Danny, Carlo, Rita en Mike onze stand tijdens de Vliegshow van Koksijde op 4 en 5 juli om er de VZW Dakota te promoten en onze publicaties en kentekens aan de man te brengen.

Breugelmaaltijd 2009

Reserveer nu al de datum vrijdag 9 oktober. Dan organiseren wij opnieuw, met de gewaardeerde steun van de Mess 15 Wing onze traditionele Breugelmaaltijd. Deuren en aperitief in Mess vanaf 18u30, met buffet vanaf 20u (dus **geen** facultatief voorafgaand RV meer in DAKOTA!). De rest van de formule blijft onveranderd, en uw deelname blijft bepaald op 25 euro. U krijgt nog een aparte uitnodiging,

Le lendemain, 40 vétérans du 2 Bataillon des Commandos «classe de 60» y venait respirer l'atmosphère.

- Le mercredi 27 mai, les Old Timers du 15 Wing organisaient de nouveau leur réunion annuelle de printemps au mess. Après concertation, nous avons pu organiser l'apéritif dans nos installations. De cette façon, les deux présidents espéraient susciter un intérêt accru pour leur propre organisation et recruter, si possible, de nouveaux membres. C'était gagné puisque nous avons compté environ 150 participants enthousiastes et que nous avons pu faire quelques nouveaux membres!

- Le samedi 30 mai, certains de nos bénévoles ont assisté au «12th Indian Day», le motorallye du 15 Wing qui a de nouveau été organisée cette année. Les excellentes conditions météorologiques ont provoqué un afflux majeur de dernière minute, de sorte que finalement 2500 motocyclistes ont participé à cet événement mémorable!

- Le lundi 15 Juin, nous avons reçu une quarantaine de membres très intéressés de l'ASBL «Kennisbeurs» et le mardi 23 juin une trentaine de «mantelzorgers» de Steenokkerzeel.



- Le vendredi 26 juin le commandant du 15 Wing organisait, à notre invitation, le drink trimestriel du personnel du 15 Wing dans nos locaux. De cette façon, nous espérions faire connaître notre organisation à un maximum de membres de ce personnel et, ainsi, les intéresser à coopérer avec nous. Nous remercions le mess du 15 Wing et son personnel pour le bon déroulement de cette organisation et sommes très satisfaits de l'intérêt témoigné.

- Pour clôturer cette période, Jean, Danny, Carlo, Rita et Mike ont installé et exploité notre stand au show aérien de Koksijde le 4 et le 5 juillet, pour y promouvoir notre centre et y vendre nos publications et insignes. Merci pour vos efforts!

Repas Breughelien 2009

Réservez déjà le vendredi 9 octobre, date à laquelle, avec le précieux soutien du personnel mess du 15 Wing, nous réorganiserons notre repas Breughélien traditionnel. Portes et apéritif au mess à partir de 18h30, avec buffet à 20h (donc **plus** de RV optionnel préalable au Dakota!). Le reste de la formule reste inchangé, et votre participation sera fixée à 25 euro. Vous recevrez encore une invitation,



maar u kunt zich nu al inschrijven door storting op rekening nr 438-1064121-48 (desgewenst met aanduiding van uw voorkeur m.b.t. tafelenoten). Dan behoort u zeker tot de eerste 200 "uitverkorenen"!

mais vous pouvez dès maintenant vous inscrire par virement au compte no 438-1064121-48 (éventuellement en spécifiant vos convives préférés). Ainsi, vous ferez certainement partie des 200 premiers «élus»!

Leden schrijven ons

Instituut voor Veteranen – Nationaal Instituut voor Oorlogsinvaliden: Als dank voor uw medewerking voor het traceren van de gesneuvelde Belgische militairen sinds 1960 sturen wij u enkele brochures uitgegeven ter gelegenheid van de "Veteranen Dag 2009". Graag willen wij ook beroep doen op de VZW Dakota om een permanent aandenken aan de slachtoffers van het ongeval met C-119 (CP-36) in Congo op 19 juli 1960 te realiseren.

Cdt b.d. Balthasar: "Ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van "De Ommegang" in Melsbroek heb ik het Dakota-museum kunnen bezoeken. De tentoonstelling "60 jaar 15 Wing" riep bij mij mooie herinneringen op. Ik wens dan ook mijn waardering uit te drukken voor jullie werk".

Felicitaties voor onze website www.dakota15wing.be

- "Heb iedere jullie website pagina per pagina bekeken, en hij is niet alleen mooi om te bezoeken maar ook professioneel samengesteld".
- "Proficiat met de nieuwe website van Dakota. Ik ben er haast zeker van dat er heel wat VZW's jaloers zullen op zijn als zij deze site ontdekken".

Uit ons gastenboek: "Als inwoner van Steenokkerzeel hoorde ik veel spreken over de 15 Wing. Vandaag bezocht ik met de "Mantelzorgers" van de gemeente de 15 Wing en het Dakota documentatiecentrum. Ik moet erkennen dat zowel het personeel van deze eenheid als de vrijwilligers van Dakota pachtig werk leveren. Om aan iedereen voort te vertellen!". **Yvette Luypaert, schepen van Sociale Zaken Steenokkerzeel**

Des membres nous écrivent

Institut des Anciens Combattants - Institut national des invalides de guerre: «Pour vous remercier de votre aide dans la recherche des soldats belges tombés depuis 1960, nous vous envoyons quelques brochures publiées à l'occasion de la «Journée des anciens combattants de 2009». Nous voudrions également faire appel à l'ASBL Dakota pour réaliser un témoignage permanent à la mémoire des victimes de l'accident avec le C-119 (CP-36) au Congo, le 19 Juillet 1960».

Cdt e.r. Balthasar: «A l'occasion de l'Assemblée Générale de «L'Ommegang» à Melsbroek, j'ai pu visiter le musée Dakota. L'exposition «60 Ans 15 Wing» m'a rappelé de beaux souvenirs. Je tiens donc à exprimer ma reconnaissance pour votre travail.»

Félicitations pour notre site www.dakota15wing.be

- «J'ai parcouru votre site page par page: non seulement il est magnifique à visiter, mais il est aussi composé professionnellement.
- «Félicitations pour le nouveau site du Dakota. Je suis presque sûr que beaucoup d'ASBL seront jaloux en découvrant ce site.»

Le livre des visiteurs: «Originaire de Steenokkerzeel, j'ai souvent entendu parler du 15 Wing. Aujourd'hui, avec les «mantelzorgers», nous avons visiter ce wing et son centre de documentation Dakota. Je dois reconnaître que le personnel du 15 Wing et les volontaires du Centre Dakota boulot. A faire savoir à tout le monde!». **Yvette Luypaert, schepen van Sociale Zaken Steenokkerzeel.**





SOS Sahel 1973

3de deel - troisième partie

Samengesteld door Axel Vermeesch

Composé par Axel Vermeesch

Commandant Marcel Coertjens vertelt:

Een spannende opdracht tussen Agadez en Tamanrasset of het verhaal van de grijze muizen en een blikje Belgisch bier.

Le commandant Marcel Coertjens raconte:

Une mission captivante entre Agadez et Tamanrasset, ou l'histoire des souris grises et d'une canette de bière belge.

Traduction de M-C. et P. Buyse

Proloog

Het is begin september 1973. Een detachement van de 15 Wing met C-130 toestellen bevindt zich in Niamey in het kader van de operatie "SOS Sahel". Een Belgisch vrachtwagenkonvoi met noodhulp worstelt zich door de Sahara, een onderneming die meer op een afvallingskoers uitdraait en nu haar laatste adem uitblaast in het maanlandschap van Tamanrasset aan de voet van het Hoggargebergte.

Prologue

Nous sommes début septembre 1973. Dans le cadre de l'opération «SOS Sahel», un détachement du 15 Wing est stationné à Niamey avec des appareils C-130. Un convoi de camions belges chargés de matériel de secours se traîne à travers le Sahara. C'est une expédition qui ressemble de plus en plus à une course d'épuisement et qui rend finalement son dernier souffle dans le paysage lunaire de Tamanrasset, au pied des montagnes du Hoggar.

Er loopt een onverwacht dringend bericht binnen bij het detachement in Niamey. Daarin wordt gevraagd of de mogelijkheid bestaat de lading van de gestrande vrachtwagens in Tamanrasset met een C-130 te recupereren. Detachmentsoverste majoor René Hoeben, bereidwillig als altijd, zit reeds met een been in het vliegtuig wanneer het begint door te dringen dat Tamanrasset in Algerije ligt en dat dit land niet staat te springen om vliegtuigen uit NATO-landen met open armen te ontvangen! De hoofden worden bijeen gestoken met de Nigese autoriteiten. Iemand meent te weten dat, wanneer

Le detachement belge à Niamey vient de recevoir une communication inattendue: on demande s'il serait possible de récupérer le chargement des camions bloqués à Tamanrasset avec un de ses C-130. Le commandant du détachement, le major René Hoeben, serviable comme toujours, se trouve déjà avec une jambe dans le cockpit de son avion lorsqu'il réalise petit à petit que Tamanrasset se trouve en Algérie, un pays qui n'est pas prêt d'accueillir à bras ouverts des avions des pays faisant partie de l'OTAN! On se consulte avec les autorités du Niger. Quelqu'un croît savoir que si l'autorisation de





aan de hulpkaravaan doorgang werd verleend dat ook het geval zou zijn voor een helpende hand die uit de lucht komt gevallen. Een Toeareg-ridder komt ons gezelschap vervoegen, niet op een wit paard maar in een witte

Peugot. Zijn neef is laar goeverneur of commissaris en hij verzekert ons dat hij dat daar eens vlug zou regelen. Niemand van ons weet op dat ogenblik hoe groot een Toeareg-familie kon zijn!

Onversaagd trekken we naar ons vliegtuig en starten de motoren en het een lichte argwaan vliegen we richting Hoggargebergte waar Charles de Foucault enkel jaren van zijn leven doorbracht onder de Toearegs. Onze Toeareg-ridder is mee aan boord, eens ter plaatse zou hij nuttig zijn. Na een vlucht van 1u30 en rondje boven

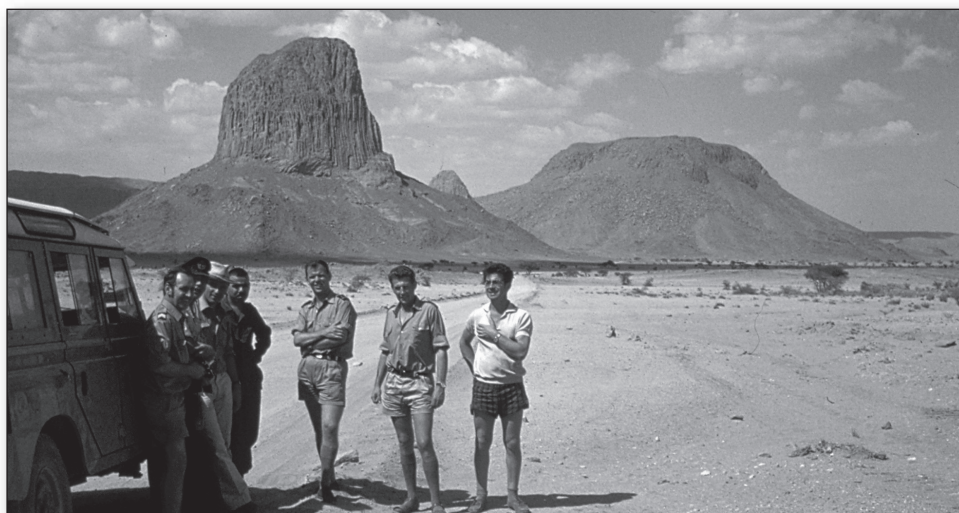
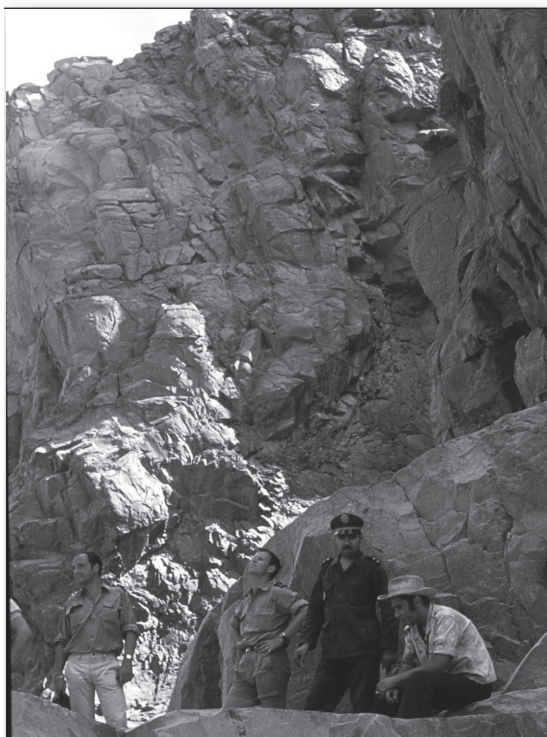
het vliegveld van Tamanrasset wordt geland volgens de regels van de kunst. We krijgen sito presto het bevel over de radio op het einde van de piste te blijven staan.

Na enkele minuten verschijnt een jeep met twee politiemannen in muisgrijze uniformen. De stand van hun wenkbrauwen voerspelt niet veel goeds. "Autorisation diplomatique?" vraagt de chef nors. In gedachten zien sommigen onder ons reeds witte celmuren. We doen alsof onze neus bloedt, tot majoor R. Hoeben het diplomatiek dispuut aandurft. Onze witte Toeareg-ridder is ondertussen verdwenen, waarschijnlijk op zoek naar zijn neef? Als een hongerig bemanningslid vraagt om geld te wisselen is het hek helemaal van de dam: "Importation de devises étrangères!". De wenkbrauwen van de chef zinken dieper en dieper. Maar wanneer de nood het hoogst is, is de redding nabij. De val voor de twee grijze muizen wordt opgesteld: "Of al ooit zo'n groot vliegtuig van binnen gezien hebben? En of ze het eens wensen te bekijken?". Ze bekijken elkaar en knikken instemmend. Het eerste dat ze zien als ze de cargoruimte binnen stappen is de pallet met blikjes Belgisch bier! De loadmaster biedt hen een blikje aan. Ze hebben dorst in de verzengende hitte en Allah kijkt niet in de Hercules, dus aanvaarden zij in dank een "Lamot". Als zij ons uitleggen dat er hier geen vreemd geld kan gewisseld worden wordt hen voorgesteld enkele "Lamot 6-packs" te

passage par la route a été accordée à la caravane de secours, il en résulte que cela devrait être également le cas pour une main samaritaine venant tomber du ciel. Un chevalier Touareg, non pas assis sur un cheval blanc mais conduisant une Peugeot blanche, vient nous rejoindre. Son cousin remplit la fonction de gouverneur ou de commissaire à Tamanrasset et il nous assure qu'il va pouvoir régler ce litige dans un clin d'œil. A cet instant, personne d'entre nous n'a la moindre idée de l'étendue possible d'une famille Touareg!

Intrépides, nous partons vers notre avion, démarrons les moteurs et, avec une légère appréhension, nous mettons le cap vers les montagnes du Hoggar. C'est la région où Charles de Foucault a passé quelques années de sa vie au milieu des Touaregs. Notre chevalier Touareg nous accompagne puisque, sur place, il pourrait nous être très utile. Après une heure et demie de vol, suivi d'un circuit au-dessus de l'aérodrome de Tamanrasset, les pilotes exécutent l'atterrissage vraiment selon les règles d'art! Ellico-presto nous recevons par radio l'instruction formelle de nous arrêter en bout de piste.

Après quelques minutes, une jeep apparaît avec à son bord deux policiers en uniforme de couleur gris souris. Leurs sourcils froncés ne promettent rien de bon. Le chef nous demande d'un ton bourru: «Autorisation diplomatique?». Quelques uns d'entre-nous se voient déjà dans les murs blancs d'une prison. Nous faisons comme si de rien n'était jusqu'au moment où le major Hoeben ose entamer la discussion diplomatique. Entre-temps, notre chevalier blanc a disparu, probablement à la recherche de son cousin? La situation devient critique quand un membre affamé de l'équipage demande à changer de la monnaie. «Quoi? Importation de devises étrangères?». Le chef fronce ses sourcils encore plus fort. Heureusement, une issue de secours se présente et le piège se tend pour nos deux souris grises: «Ont-ils déjà vu l'intérieur d'un avion aussi grand?» et «Sont-ils intéressés à le visiter?». Il se regardent et se déclarent séduits. En entrant dans l'avion, la première chose qui leur tombe sous les yeux est la palette de bière belge. Un loadmaster leur offre une canette. Etant

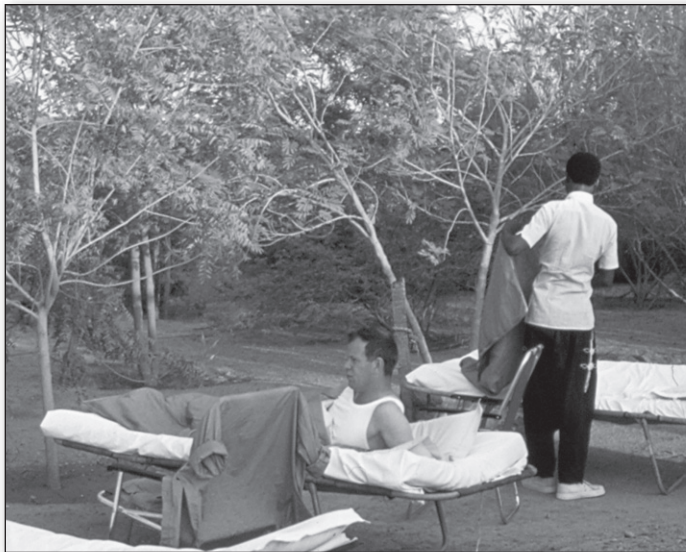


assoiffés par la chaleur torride et puisque Allah ne scrute pas l'intérieur d'un Hercules C-130, ils acceptent avec reconnaissance une «Lamot»! Comme ils nous expliquent qu'il n'y a pas moyen de changer des devises étrangères



verkopen tot we genoeg Algerijns geld hebben om hen op een bescheiden dineetje in het lokaal restaurant te kunnen uitnodigen. De muizenval klappt dicht! Ons voorstel wordt aanvaard.

Het etentje verloopt vlot en in de beste stemming. Met een fles goede Algerijnse wijn zwakken zelfs politieke meningsverschillen af. Terug op het vliegveld wordt de



C-130 geladen. De loadmasters leiden de alles in goede banen tot ze moeten vaststellen dat niet alles in het vliegtuig kan. De directeur van het vliegveld begint moeilijk te doen. Na discussie met de gendarmes stelt hij plots gewoon voor om morgen nog eens terug te komen! We geloven onze oren niet en starten vlug de motoren voor zij van gedacht veranderen. Na een nachtvlucht over een slapende woestijn wordt op bij een geïmproviseerde verlichting op de piste van Agadez veilig geland.

Nadat alle verhalen verteld zijn en de vuurtjes voor de hutten en huisjes in Agadez gedoofd zijn, worden onze veldbedden ontplooid in de tuin van een lokale sociale werker. We slapen onder een schitterende sterrenhemel de slaap der rechtvaardigen en onschuldigen. Als wij bij zonsopgang wakker worden kijken de lokale vrouwen op weg naar de markt over het tuinmuurtje en genieten van een ontwakende bemanning in ondergoed!

Zelfzeker vatten we de tweede vlucht naar Tamanrasset aan. Maar als we bij de landing twee jeeps zien verschijnen stellen we ons vragen. "Men heeft zich bedacht!" flitst er door ons hoofd; maar niets is minder waar! Een fiere politiechef komt ons uitnodigen voor een rondrit in de Hoggar. We bewonderen een indrukwekkend schouwspel van enorme rotsen en kloven en we aanschouwen schitterende "gravures rupestres"!

Het laden van de overgebleven lading gebeurt vlot. Bij het opstijgen worden we door het voltallige personeel van Tamanrasset-International uitgewuifd.

Epiloog

Onze bemanning (J. Van den Bossche, R. Hoebe, G. Heptia, L. Kennis, J. Van den Abeele en nog enkele andere toffe mannen) leerde dat men diplomatieke problemen het snelst oplost "tussen pot en pint", en dat men geen grijze muizen vangt met kaas maar met ... , jawel!

ici sur place, nous leur proposons de vendre quelques «six-packs Lamot» de façon à disposer d'assez d'argent algérien pour pouvoir leur offrir un modeste dîner dans un restaurant local. Le piège se ferme: notre proposition est acceptée!

Le dîner se passe dans une très bonne ambiance. Une bonne bouteille de vin algérien peut contribuer à résoudre pas mal de désaccords politiques. Dès notre retour sur l'aérodrome, les loadmasters dirigent les opérations de chargement de notre C-130 jusqu'au moment où ils doivent constater qu'ils ne peuvent pas embarquer toute la marchandise. Le directeur de l'aérodrome commence à chicaner. Après concertation avec les gendarmes, il nous propose tout à coup de revenir encore une fois le lendemain. Nous n'en croyons pas nos oreilles et nous démarrons en toute vitesse nos moteurs avant qu'ils changent d'avis. Après un vol de nuit au-dessus d'un désert endormi, nous nous posons sains et saufs à Agadez sur une piste à balisage improvisé.

Après avoir raconté toutes nos péripéties, et que les feux devant les huttes et les maisonnettes d'Agadez s'éteignent lentement un à un, nous déployons nos lits de camp dans le jardin d'un assistant social local. C'est sous un ciel superbement étoilé que nous profitons du sommeil des justes et innocents. A l'aube, les femmes locales, en route vers le marché, regardent au-dessus de la palissade et assistent ainsi au réveil, en linge de corps, de tout un équipage!

Pleins d'assurance nous entamons notre seconde rotation vers Tamanrasset. Toutefois en atterrissant nous voyons apparaître deux jeeps. Notre première réflexion est: «est-ce qu'ils ont changé d'avis?». Mais c'est tout à fait le contraire qui se passe: un chef policier tout fier vient nous proposer



une tournée touristique dans le Hoggar. Nous y admirons un spectacle impressionnant de rochers et de crevasses et nous tombons en extase devant d'étonnantes «gravures rupestres»!

Sans encombre nous prenons le reste du chargement à bord et nous décollons sous les chaleureux signes d'adieu de tout le personnel de l'aérodrome «Tamanrasset-International»!

Epilogue

Notre équipage (J. Van den Bossche, R. Hoebe, G. Heptia, L. Kennis, J. Van den Abeele et encore quelques autres gars sympathiques) a appris que les problèmes diplomatiques sont résolus au mieux et au plus vite «entre un pot et une pinte» et qu'on n'attrape pas les souris grises avec du fromage mais bien avec ..., et oui!



De koning van Tahoua

Le roi de Tahoua

Traduction de Jacques de Brouwer

De schrijver Herman Vos uit Keerbergen, die o.a. werkzaam is bij de Vlaamse schoolradio, vliegt mee met een C-130 naar Niger. Daar vervoegt hij de paracommando's die met hun MAN-vrachtwagens opereren vanuit Tahoua. Ter plaatse beschrijft hij in een klein boekje het humanitaire werk van de Belgische militairen, met als rode draad het verhaal van een Ibrahim, een jongen van een jaar of twaalf die door de Belgische paracommando's in hun kamp van Tahoua als hulpje wordt aangenomen. Het kleine boekje slaat zo in, dat het in veel scholen gebruikt wordt voor cursorisch lezen!

Hier volgt een uittreksel uit het boekje:

Wie zag de grote vogel eerst? Daar is later in Tahoua nog veel over gepraat en geruzied, maar misschien waren er wel honderd die hem op hetzelfde ogenblik in de gaten kregen. Hoe kun je nou weten wie echt het allereerst was? Wie weet de Toeareg daar boven op zijn dromedaris. De man schoot zijn geweer leeg terwijl iedereen stond te dansen en te juichen. Hij bofte dat capitaine Boubakou het te druk had, want je mag niet zomaar je geweer leeg schieten. Zelfs een Toeareg mag dat niet.

De machine kwam eerst een kringetje vliegen, verdween dan weer uit het gezicht en de stilte viel als lood over de massa. Als hij maar wil landen, vreesden zij, maar dan zagen zij de vogel laag in de verte, en zij reikhalsden en hielden de adem in.

Terwijl het vliegtuig naderbij rolde ontplofte de hele stad van vreugde en Boubakou moest herhaaldelijk met zijn felle ogen rollen om orde te houden. De schroeven draaiden nog toen het jongetje Ibrahim vooruit schoot. Niemand deed een poging om hem tegen te houden. Dat zou niemand hebben gekund, want Ibrahim was zo klein en zo ontzettend snel. Voor iemand wat kon zeggen of roepen stond hij al bij de deur van het vliegtuig. Hij stond daar zo petieterig klein, dat capitaine Boubakou luidop ging lachen en dan lachte ook de sous-préfet en het complete groepje notabelen.

En wat zagen ze toen? Het jongetje Ibrahim trok resoluut zijn verscheurd shirt uit, gooide het zomaar van zich weg, en dan ontrolde hij een pakje dat heel de tijd onder het touw had gestoken waarmee hij zijn shorts ophield.

De vriendjes stootten elkaar met de elleboog. Op een of andere manier was dit een plechtig moment. Zij herinnerden zich levendig wanneer Ibrahim dat mooi wit T-shirt had gekregen. Het was hagelwit, en het droeg op de borst in vlammend rode cijfers het getal 51. Dat was het mooiste shirt dat iemand ooit van de Belgische soldaten had gekregen.

De grote mensen? Ach, die wilden alleen maar weten wat

L'écrivain Herman Vos, de Keerbergen, actif entre autre à la "Vlaamse schoolradio" a participé à une mission C-130 au Niger. C'est là qu'il rejoint une unité paracommando qui opère à partir de Tahoua avec les camions MAN. Sur place, il décrit dans un petit livre l'action humanitaire des militaires belges en utilisant comme fil conducteur, l'histoire d'Ibrahim, un garçon d'environ douze ans, qui a été accueilli comme petite main par les paracommandos dans leurs campement de Tahoua. Ce livret a tellement de succès qu'il est utilisé dans beaucoup d'écoles dans le cadre du cours de lecture!

Voici un extrait du livret:

Qui a aperçu le premier le grand oiseau? On en parla et on en discuta encore longtemps par après à Tahoua mais, peut-être est-ce parce qu'il y avait bien une centaine de personnes qui l'avait vu au même moment. Comment peut-on vraiment savoir qui était vraiment le tout premier? Peut-être était-ce le Touareg sur son chameau? L'homme vida le chargeur de son fusil pendant que tout le monde dansait et criait. Il avait de la chance que le capitaine Boubakou était trop occupé; car on ne peut pas vider ainsi son fusil

en tiraillant. Même un Touareg ne peut pas le faire.

L'appareil effectua d'abord un petit cercle pour disparaître ensuite hors de vue. Le silence tomba comme une chape de plomb sur la foule. Et s'il ne voulait pas atterrir, pensaient-ils quand dans le lointain ils l'aperçurent à nouveau. Tout le monde tendait le cou et retenait sa respiration.

Tandis que l'appareil s'approchait en roulant, toute la ville laissa exploser sa joie et Boukabou devait sans cesse faire des grands yeux pour maintenir l'ordre. Les hélices tournaient encore qu'Ibrahim, le gamin, bondit en avant. Personne ne fit un geste pour le retenir. Personne d'ailleurs n'aurait pu car Ibrahim était si petit et tellement vif. Avant que quiconque n'ait pu dire ou crier quelque chose, il se trouvait déjà à la porte de l'avion. Il se tenait là si petit que le capitaine Boukabou s'esclaffa de rire si bien que tant le sous-préfet que le groupe de notables en firent de même. Et que virent-ils ensuite? Le gamin ôta résolument sa chemise déchirée, la jeta loin de lui pour défaire ensuite un petit paquet maintenu sur son ventre par la ficelle qu'il utilisait pour tenir son short en place.

Les petits amis se donnèrent des coups de coude. D'une manière ou d'une autre, ils sentaient que ceci devait être un moment solennel. Ils se rappelaient encore quand Ibrahim avait reçu ce beau T-shirt blanc. Il était blanc comme neige et avait, comme inscription sur la poitrine, écrit en lettre de feu, le chiffre 51. C'était le plus beau T-shirt que quiconque avait reçu des soldats de l'armée belge.

Les grandes personnes? Ah, elles ne voulaient savoir que





er in de grote buik van het vliegtuig stak. Hoeveel mensen er te eten zouden krijgen, en of dat nou alles was, zo één enkel toestel voor zoveel duizenden die honger hadden. Er zwaaide een deur open en een militair sprong in de hitte op de tarmac. Hij droeg een rood petje en na hem kwamen nog twee soldaten en direct daarna een officier. Dat was duidelijk te merken. Hij stapte op de sous-préfet toe, groette stram en drukte al de notabelen de hand. Ondertussen stond het jongetje Ibrahim met zijn wit T-shirt en zijn kleine hart bij het reuzenvliegtuig. Het keek gespannen naar de vele mannen die van zover waren gekomen. Zij gunden hem geen blik. Geen van allen had hij ooit gezien en de angst sloeg hem om het hart dat de chef er niet bij zou zijn. En wat zou het worden zonder zijn beschermer? Wat was het zoontje van Salidou en Falamatou zonder de chef? Het zou niet eens in het kamp worden toegelaten. Het zou niets meer zijn. Er waren overal soldaten. Zij liepen het jongetje bijna overhoop. Het begreep dat vragen geen zin had. De gevangenen zeulden al met zware pakken en wat later rolden twee kleine vrachtwagens uit de buik van de grote vogel.

Een stille Duitser in een C-130 vol rook

Uittreksel uit het boek «SAHEL, la vague jaune ou le Sahara sans rivage» door René Haquin. Gepubliceerd door Rossel Editon in 1973 in de verzameling «Des Temps et des Hommes».

Vertaald door Jos Ackermans

Ik had hem nauwelijks opgemerkt toen hij ons die dag op de tarmac van het vliegveld had opgevangen nadat wij in het klamme Niamey uit de Belgische militaire C-130 gestapt waren. Hij zag er afgemat uit. Hij sprak langzaam, met vermoeide gebaren. Niets scheen hem, a priori, te interesseren. Ik dacht dat het om een van die Europeanen moest gaan die, afgemat door Afrika, hier wachtten op een vroegtijdige pensionnering, omdat ze al lang begrepen hadden dat ze toch bitter weinig konden verwezenlijken in dit land. Men vertelde mij dat hij Achim Kratz heette, dat hij permanent afgevaardigde van het Europese Ontwikkelingsfonds (EOF) was, en Duitser. Hij was met ons naar Zinder getrokken, tijdens een transport van voedsel en reserveonderdelen voor de Belgische militaire colonne van vrachtwagens die al enkele weken leveringen uitvoerde in die streek. Die dag bestond de bemanning van de Hercules uit commandant C. Delauré, M. Gorré, Valgaeren, L. Mennes en Desmedt. De majoor Felix Verhoeven, detachementcommandant van de 15 Wing, vergezelde deze zending. We hadden ontbeten in de Central, een klein maar goed beheerd hotel, waar men ons een zeer goede tafel had gedekt. We

ce qui se trouvait dans le grand ventre de l'avion. Combien de personnes allaient pouvoir recevoir à manger et si cet avion serait le seul pour tous ces milliers de personnes qui avaient faim?

Une porte s'ouvrit et un militaire sauta dans la fournaise du tarmac. Il portait un béret rouge et était suivi par deux autres soldats accompagnant un officier. C'était visible car il se dirigea vers le sous-préfet et le salua militairement avant de serrer la main de tous les notables.

Entretemps, Ibrahim, notre gamin, se tenait tout près de l'avion géant avec son T-shirt blanc, le cœur serré. Il regardait anxieux tous ces hommes qui venaient de si loin. Pas un ne lui accorda un regard. De tous ceux là, il n'en avait connu aucun et il fut saisi par la crainte que le "chef" ne serait pas parmi eux. Qu'allait-il devenir sans son protecteur? Que devenait le fils de Salidou et Falamatou sans le "chef"? Il ne serait même plus admis dans le camp. Il ne serait plus rien.

Il y avait des soldats partout. Ils écrasaient presque le gamin qui comprit que poser des questions n'avait pas de sens. Les prisonniers ahaient déjà sous de lourds paquets quand deux petits camions sortirent du ventre du grand oiseau.

Un allemand silencieux dans un C-130 enfumé

Extrait du livre «SAHEL, la vague jaune ou le Sahara sans rivage» par René Haquin. Publié par Rossel Editon en 1973 dans la collection «Des Temps et des Hommes».

Je l'avais à peine remarqué le jour où, débarquant dans la moiteur de Niamey d'un C-130 militaire belge, il nous avait accueillis sur le tarmac de l'aéroport. Il avait le visage fatigué. Il parlait lentement, avec des gestes las, qu'on aurait dit blasés. Rien n'avait à priori l'air de l'intéresser. Je me disais qu'il devait s'agir d'un de ces Européens fatigués par l'Afrique, qui attendait ici

une mise en pension prématuré, ayant depuis longtemps compris qu'il n'y avait pas grand-chose à tenter pour ces pays. On me dit qu'il s'appelait Achim Kratz, qu'il était délégué permanent du Fonds Européen de Développement (FED) et qu'il était allemand. Il nous avait accompagné à Zinder, lors d'un transport de vivres et de pièces de rechange pour la colonne de camions militaire belge qui effectuait des livraisons dans la région, depuis quelques semaines. Ce jour là, l'équipage de l'Hercules était composé du commandant C. Delauré, M. Gorré, Valgaeren, L. Mennes et Desmedt. Le major Felix Verhoeven, commandant du détachement du 15 Wing, accompagnait la mission.

Nous avions déjeuné au Central, un petit hôtel bien tenu, où l'on avait dressé une fort bonne table. On avait





hadden geluisterd naar de commandant van de colonne die ons tijdens de maaltijd vertelde: "Wij moeten het hier cartesiaans aanpakken, niet zozeer voor de economie als wel voor de logica en het moreel. Sinds het begin van de operatie hebben er al achttien mannen de colonne verlaten. Het zijn de belangrijkste die hebben afgehaakt. Ik zou met mijn vrachtwagens veel liever de verdeling in de brousse verzekeren, iets naar iemand toebrengen, liever dan vruchteloze transporten uit te voeren van hangar naar hangar...». De afgevaardigde van het EOF slikte zijn biefstuk in kleine stukjes door, alsof hij geen eetlust had. Aan het plafond slaagden de propellers van de ventilators er slechts met veel moeite in om de warme luchtmassa die in de kamer stagneerde ietwat in beweging te brengen. We kregen ananas als dessert, en we dronken haastig een kopje koffie.

De commandant van de colonne, luitenant-kolonel Brouns, verklaarde bovendien: "Door alleen in de brousse te opereren, zouden wij de broodwinning van de wegvervoerders niet in gevaar brengen, wat wij nu wel dreigen te doen door voorraden te vervoeren van een centrum naar een ander". De tweede in bevel, een nog jonge majoor, voegde hier aan toe: "Wat wij hier doen, helpt niet veel. Mijn mannen zijn afgemat". Mr Kratz schudde met het hoofd.

Toen wij het hotel verlieten, omringden enkele Houssa ons. Zij probeerden ons geitenvellen te verkopen, en damtapijten, gemaakt van vierkantjes van antilopenvellen, portefeuilles en sandalen uit kameelhuid, messen, standbeeldjes, bogen, aardewerk. We probeerden hen beleefd te ontmoedigen, maar ze bleven aandringen, met een zielige gelaatsuitdrukking: "Koop nu, ik maak een goede prijs. Mijn kinderen zijn uitgehongerd. We hebben niets meer te eten. We zullen sterven. Twaalf duizend, "patron" voor deze aktetas in struisvogel. Geef mij uw laatste prijs, baas..." Wij schudden ons hoofd: neen!

Luitenant-kolonel Brouns sprak nog altijd met de functionaris van het EOF. Wij keerden terug naar de luchthaven, en stegen zo snel mogelijk op: wij hadden immers een streep donkere wolken aan de horizon gezien en als het zou beginnen regenen op de landingsbaan in lateriet, zou de C-130 niet genoeg snelheid krijgen in het natte zand.

Wij vlogen al ongeveer een half uur boven het monotone landschap, met hier en daar wat struikgewas. Door de warmte en het oorverdovende gebrul van de turboreactoren waren wij ingedommeld op onze rode zitjes. Enkele passagiers zaten in de cockpit. Het was er koeler, je kon er een sigaret opsteken of er zelfs een kopje koffie slurpen. Plots ontstond er tumult. Een dikke kolom blauwe elektrische rook verspreidde zich in het toestel. Een ogenblik dacht ik dat iemand onachtzaam een sigarettenpeukje in de

écouté le commandant de la colonne nous dire pendant le repas: «Nous, on demande ici du travail cartésien. Pour la logique, pour le moral plus que pour l'économie. Dix-huit hommes ont quitté la colonne depuis le début de l'opération. Ce sont tous les gros qui ont flanché. Je voudrais avec mes camions, faire plutôt de la distribution en brousse, transporter quelque chose vers quelqu'un, et ne plus effectuer des transports dans le désert, de hangars à hangars ...».

Le délégué du FED en avalant son steak par petits morceaux, comme il n'avait pas d'appétit. Au plafond, les hélices des ventilateurs parvenaient à grand-peine à remuer quelque peu la masse d'air chaud qui stagnait dans la pièce. On nous servit des ananas au dessert. On but un café à la sauvette.

Le commandant de la colonne, le lieutenant-colonel Brouns, ajoutait: «En effectuant ces tournées en brousse, nous ne prendrons pas le pain des transporteurs routiers, ce que nous risquons de faire maintenant en transportant des stocks d'un centre à l'autre».

Le commandant en second, un major jeune encore, ajoutait: «Ce que nous faisons ici ne sert pas à grand chose. Mes hommes sont fatigués». Monsieur Kratz balançait la tête.

En sortant de l'hôtel, des Houssa nous entourèrent. Ils vendaient des peaux de chèvres, des tapis de damiers, fait de carrés de peaux d'antilopes, portefeuilles et sandales en peau de chameau, des couteaux, des statuettes, des arcs, des poteries. On les décourageait poliment. Ils revenaient à la charge, la mine piteuse: «Achète. Je te fais bon prix. Mes enfants ont faim. Nous n'avons plus rien à manger. Nous allons mourir. Douze mille patron, pour cette serviette d'autruche. Dis ton dernier prix, patron». On secouait la tête.

Le lieutenant-colonel Brouns parlait toujours avec le délégué du FED. On rentra à l'aéroport. L'avion décolla rapidement: il y avait une nuée noire sur l'horizon et si la pluie se mettait à tomber sur la piste de latérite, le C-130 ne pourrait plus prendre vitesse dans le sable mouillé.

On volait depuis une demi-heure environ, au-dessus de paysages monotones piqués d'arbustes. Sur les banquettes rouges, on somnolait à cause de la chaleur, du grondement assourdissant des turboréacteurs. Quelques passagers étaient dans la cockpit. Il y faisait plus frais, on pouvait y griller une cigarette, même y boire une tasse de café. Il y eut tout à coup un remue-ménage. Une épaisse colonne de fumée bleue électrique se répandait dans l'appareil. Je crus un instant qu'un mégot jeté négligemment avait mis feu aux gobelets de papier plastifié de la poubelle, qui se trouvait à côté de la table du navigateur.

Le délégué du FED dormait, de même qu'un avocat bruxellois venu au Niger préparer l'arrivée d'une colonne de camions civils partie quelques jours plus tôt par la route, de Belgique. Il y avait encore un couple hippie américain et Richard Petiniot, qui depuis des années accompagnait les expéditions transsahariennes belges et les guidait à travers le désert. On entendit dans l'interphone la voix du commandant de bord: «Il y a le feu à bord. Ne vous affolez pas».

La fumée bleue envahissait la carlingue. Dans la cockpit, les membres de l'équipage avaient mis leurs masques à oxygène. Le loadmaster quitta la cockpit, passa devant nous





vuilnisbak naast de tafel van de navigator had geworpen en er de geplastificeerde papieren bekertjes in brand had gestoken.

De afgevaardigde van het EOF sliep, en ook een Brussels advocaat die naar Niger gekomen was om er de aankomst voor te bereiden van een colonne burgervrachtwagens die een paar dagen eerder langs de baan vertrokken was vanuit België. Er was ook nog een Amerikaans hippie koppel, en Richard Petiniot, die jarenlang de Belgische trans-Sahara zendingen begeleid had en hen door de woestijn gidste. Over de intercom hoorden wij de stem van de kapitein: "Er is brand aan boord. Geen paniek".

De blauwe rook vulde de cabine. In de cockpit, hadden de bemanningsleden hun zuurstofmaskers opgezet. De loadmaster kwam uit de cockpit, en vroeg ons of wij vuur gezien hadden in het vrachtruim. Niemand had iets gezien, behalve natuurlijk de rook die zich plotseling had verspreid en die het inademen bemoeilijkte.

De loadmaster keerde zich om en haakte een van de vier parachutes los die boven de bank hingen. Hij trok hem zonder een woord te zeggen aan, en spande de riemen rond zijn benen en armen nauwer aan. Een paar meter verder deed een para officier, die naar Niger gekomen was om er de droppingstechnieken te bestuderen, zijn uniform uit en zocht wat lichtere kledij in een kist. Hij paste een slip, hing zorgvuldig zijn jas op een klerhanger en begon zijn schoenen die vol zand staken te poetsen. De loadmaster ging naar de achterzijde van de cargoruimte, bevestigde een beveiligingsriem aan het vliegtuig en opende een deur. We vlogen op 600 meter hoogte aan een snelheid van 580 km/uur.

De rook verspreidde zich hoe langer hoe meer. De advocaat keek onafgebroken naar de open deur. Achim Kratz bleef stil. We waren een dozijn in het vliegtuig. Richard Petiniot werd spraakzaam: "Dit is een goed toestel. Wij kunnen zo nodig zonder problemen een noodlanding maken. Omdat er niet genoeg parachutes zijn voor iedereen, is het in elk geval beter om te landen als het nodig is". Achter in de romp had de loadmaster pas de tweede deur ontgrendeld. De rook werd minder dicht. Twee mechanici controleerden de elektrische kringen. De para commandant had juist zijn eerste schoen gepoetst, en begon met de tweede. De Amerikaanse hippie hield het hoofd omlaag, een plastic zak open voor zijn mond. Zijn vriendin had zich tegen hem aan geleid.

Het vliegtuig vloog onregelmatig. De loadmaster maakte zijn harnas los en hing zijn parachute terug naast de andere. Er was geen rook meer in de cockpit en bijna geen meer in de cabine. Beide deuren werden opnieuw gesloten. Er was een kortsluiting geweest in het elektrisch circuit van de stuurautomaat ... een technisch incident. "Het vliegtuig maakt haar kinderziekten door" verklaarde de boordcommandant Charles Delauré.

De Brusselse advocaat haalde opgelucht adem, en vertelde een grapje. De afgevaardigde van het EOF bood een drink aan. We namen blikjes bier uit de reserve. De Amerikaanse hippie dronk zijn bier uit en verorberde een sandwich, maar vergat ervoor te bedanken...

en demandant: «Vous avez vu du feu dans la carlingue»? On n'avait rien vu, sauf cette fumée qui, tout à coup, s'était répandue et rendait l'air difficilement respirable.

Le loadmaster nous tourna le dos et décrocha un des quatre parachutes suspendus au dessus de la banquette. Il l'endossa sans mot dire, resserra les sangles autour des jambes et des bras. A deux mètres de lui, un officier parachutiste, venu au Niger pour étudier les techniques de largage, ôta son uniforme et cherchait dans une caisse des vêtements plus légers. Il passa un slip, suspendit avec soin sa veste sur un cintre et commença à cirer ses chaussures pleines de sable. Le loadmaster gagna l'arrière de la carlingue, attacha une sangle à l'avion et déverrouilla



une porte. Nous volions à 600 mètres d'altitude à une vitesse de 580 km/heure.

La fumée se répandait de plus en plus. L'avocat regardait fixement la porte ouverte. Achim Kratz restait silencieux. Nous étions une douzaine dans l'avion. Richard Petiniot devenait volubile: «C'est un bon bac. Il n'y a pas de problèmes si l'on doit atterrir en catastrophe. En tout cas, comme il n'y a pas assez de parachutes pour tous, il vaut mieux de se poser si c'est nécessaire». Dans le fond de la carlingue, le loadmaster venait de déverrouiller la deuxième porte. La densité de fumée diminuait. Deux mécaniciens vérifiaient les circuits électriques. Le commandant parachutiste avait fini de cirer sa première chaussure et s'attaquait à la deuxième. Le hippie américain tenait la tête penchée, un sac plastifié ouvert à hauteur des lèvres. Son amie s'était blottie contre lui.

L'avion volait avec des soubresauts. Le loadmaster défit les bretelles et raccrocha son parachute à côté des autres. Il n'y avait plus de fumée dans la cabine et presque plus dans la carlingue. On reverrouilla les deux portes. Le circuit électrique du pilotage automatique venait de griller ... un incident technique. «C'est l'avion qui fait sa maladie de jeunesse» dit le commandant de bord Charles Delauré.

L'avocat bruxellois respirait. Il raconta une histoire pour rire. Le délégué du FED offrit à boire. On prit des boîtes dans la réserve. Le hippie américain but sa bière et avala un sandwich, oubliant de remercier.



Betere zelfbescherming voor de C-130H

Une meilleure autoprotection pour le C-130H

Traduction de Christophe Waterkeyn

In de loop van dit jaar zal het laatste van de elf C-130 toestellen van het 20 Smaldeel uitgerust zijn met een gemoderniseerd en volledig geïntegreerd zelfbeschermingssysteem. Dit artikel is met toelating overgenomen uit AERONEWS of Belgium (juli-augustus 2008), tweemaandelijks tijdschrift van de "Aviation Society of Antwerp". De redactie dankt AERONEWS van harte.

Op 11 april 2005 kende Defensie een contract toe aan Thales Aerospace Division om de elektronische uitrusting voor zelfbescherming van de 11 Lockheed C-130H Hercules tactische transportvliegtuigen van de Luchtcomponent te moderniseren. Het contract omvat de integratie van een aantal nieuwe systemen met onderdelen die reeds eerder werden ingebouwd. Dat moet leiden tot een volledig, ultramodern beschermingssysteem tegen lucht-lucht en grond-lucht raketten. Thales treedt op als hoofdcontractant voor de bestelling en werkt samen met een uitgebreid team van Europese bedrijven die gespecialiseerd zijn in elektronische oorlogvoering om het programma te verwezenlijken.

Europese samenwerking

Het Deens bedrijf Terma is verantwoordelijk voor de goede integratie van de nieuwe en de bestaande onderdelen van het zelfbeschermingssysteem:

- de CATS-100 RWR (Compact Airborne Threat Surveyor Radar Warning Receiver) van Thales Airborne Systems dat de bemanning verwittigt als haar vliegtuig door een radar wordt aangestraald,
- het gemoderniseerde AN/ALE-40 ACMDs (Advanced Counter-Measures Dispensing System) van Terma die chaff of flares (metaalstrips of lichtkogels) afvuurt als het vliegtuig door een radargeleide of infrarood geleide missile wordt aangevallen
- het AN/AAR-44A IR-MWS (Infra-Red Missile Warning System) van Raytheon dat de bemanning alarmeert als een missile in de omgeving van het vliegtuig wordt gelanceerd.

Om deze drie systemen te integreren en informatie

Dans le courant de cette année, le dernier des onze C-130 de la 20^{ème} Escadrille sera équipé d'un système d'auto-protection entièrement intégré et modernisé. Nous avons obtenu la permission de reprendre cet article paru dans AERONEWS of Belgium (juillet-août 2008), magazine bi-mensuel de l'«Aviation Society of Antwerp». La rédaction remercie AERONEWS.

Le 11 avril 2005, la Défense avait attribué un contrat à la société Thales Aerospace Division en vue de moderniser l'équipement électronique d'autoprotection des 11 avions de transport tactique Lockheed C-130H Hercules de la Composante Aérienne. Le contrat comprenait l'intégration d'un certain nombre de nouveaux systèmes avec des éléments déjà précédemment encastres.

Ce qui doit déboucher sur système de protection complet et ultramoderne vis-à-vis de missiles air-air et sol-air. Pour la réalisation du programme, Thales intervient en tant que contractant principal à la commande et travaille en collaboration avec tout un ensemble de sociétés européennes spécialisées en guerre électronique.

Collaboration européenne

La société danoise Terma est responsable de l'intégration réussie des nouveaux systèmes parmi les éléments existants du système d'autoprotection :

- le système CATS-100 RWR (Compact Airborne Threat Surveyor Radar Warning Receiver) conçu par Thales Airborne Systems qui avertit l'équipage que son avion est illuminé par un radar,
- le système modernisé AN/ALE-40 ACMDs (Advanced Counter-Measures Dispensing System) conçu par Terma qui tire des chaff or flares (bandelette métallique ou balles légères) si l'avion est attaqué par un missile à guidage infrarouge ou téléguidé par radar,
- le système AN/AAR-44A IR-MWS (Infra-Red Missile Warning System) conçu par Raytheon qui alerte l'équipage qu'un missile vient d'être lancé dans le voisinage de l'avion.





met elkaar te laten uitwisselen bouwde Terma zijn AN/ALQ-213(V) EWMS (Electronic Warfare Management System) in de Hercules in en levert er de nodige software voor. Dit EWMS is gebaseerd op het systeem dat Terma in het begin van de jaren negentig in samenwerking met de Deense Luchtmacht ontwikkelde voor



haar F-16's om snel, gecoördineerd en effectief gebruik te kunnen maken van alle systemen voor elektronische oorlogvoering aan boord, zonder daarbij de werklast voor de piloot te veel te verhogen. Het systeem is nu aangepast voor gebruik in andere gevechtsvliegtuigen dan de F-16 en in transportvliegtuigen en helikopters.

Het Belgisch bedrijf BARCO zijn 5 op 4 inch metende CHDD-254 (Cockpit Head Down Display) mag leveren, waarop een beeld van de elektronische oorlogvoering in de omgeving van het vliegtuig gecombineerd wordt met alle informatie die op dat vlak van belang kan zijn voor de bemanning.

Alle aanpassingen aan het vliegtuig zelf worden uitgevoerd door OGMA (Indústria Aeronáutica de Portugal) dat al meer dan 35 jaar ervaring heeft in het uitvoeren van alle niveaus van inspectie, onderhoud, herstelling en modernisering van zowat het hele gamma aan modellen van de C-130.

Training

Het nieuw systeem is volledig programmeerbaar door de gebruiker dank zij de inbouw van een TDU (Tactical Data Unit). Dit toestel laat toe gegevens in het systeem in te laden door het eenvoudigweg inpluggen van een gewone, PC-compatibele datadrager. Zo kan gemakkelijk informatie worden opgeladen in verband met de missie zelf, de navigatie of de aanwezige bedreigingen langs de te vliegen route. Informatie die tijdens operationele vluchten wordt verzameld, kan op dezelfde eenvoudige wijze uit het systeem gedownload worden voor verdere analyse.

Het systeem bevat ook de mogelijkheid om piloten te trainen door tijdens gewone vluchten in vredetijd allerhande elektronische bedreigingen te simuleren.

Uitwendige kenmerken

Van de vier ontvangstantennes van de CATS-100 RWR zijn er twee in de neus van het vliegtuig ingebouwd en twee in de staart. Zij dekken elk een kwartsector van de ruimte rond het toestel. De antennes in de neus bevinden zich juist vóór het registratienummer (zie foto). Die in de staart werden links en rechts onder het richtingsroer aangebracht.

De afvuursystemen voor chaff en flares van het

Afin d'intégrer ces trois systèmes et de leur permettre d'échanger des d'information, Terma incorpore son système AN/ALQ-213(V) EWMS (Electronic Warfare Management System) dans les Hercules et en fournit le software approprié.

Cet EWMS est basé sur le système que Terma avait développé au début des années honante en collaboration avec la force aérienne danoise pour leurs F-16 afin de pouvoir utiliser avec rapidité, efficacité et de façon coordonnée tous

les systèmes de guerre électronique embarqués à bord, sans pour cela augmenter à outrance la charge de travail du pilote. Le système est maintenant adapté pour être utilisé dans d'autres avions de combat que les F-16, ainsi que dans les avions de transport et les hélicoptères.

La firme belge BARCO reçoit l'autorisation de livrer son écran CHDD-254 (Cockpit Head Down Display) de 5 inches x 4 inches, sur lequel une image de la guerre électronique aux environs immédiats de l'avion est combinée avec toutes les informations qui, dans ce domaine, sont importantes pour l'équipage.

Toutes les modifications à l'avion même sont exécutées par l'entreprise OGMA (*Indústria Aeronáutica de Portugal*) qui possède un expérience de plus de 35 ans dans l'exécution de tous les niveaux d'inspection, de maintenance, de réparation et de modernisation d'à peu près toute la gamme de modèles de C-130.

Training

L'utilisateur peut entièrement programmer le nouveau système grâce à l'incorporation d'un TDU (*Tactical Data Unit*). Cet appareil permet de charger des données dans le système en connectant simplement une banque de donnée compatible avec un PC. C'est ainsi que l'on peut facilement charger des informations concernant la mission même, la navigation ou des menaces présentes tout au long du plan de vol. On peut également de la même manière décharger aisément du système des informations rassemblées au cours des vols opérationnels pour traitement ultérieur.

Le système offre également aux pilotes la possibilité de s'entraîner en simulant au cours de vols réguliers les multiples menaces électroniques en temps de paix.

Caractéristiques extérieures

Deux des quatre antennes de réception du CATS-100 RWR sont logées dans le nez de l'appareil et les deux autres dans la queue. Elles couvrent chacune un quart de l'espace autour de l'appareil. Les antennes dans le nez se trouvent juste devant le numéro d'enregistrement (voir photo). Celles dans la queue sont placées à droite et à gauche en dessous du gouvernail.

On retrouvera les quatre paires du système de mises à



gemoderniseerd AN/ALE-40 ACMSD zijn in vier paren links en rechts onder de neus en achter in de stroomlijnkappen van het hoofdlandingsgestel terug te vinden (zie foto). De AN/ALE-40 werd oorspronkelijk voor de McDonnell Douglas

F-4 Phantom II ontworpen en bevindt zich ook in de Belgische F-16's, evenals het Terma AN/ALQ-213 EWMS. Iedere lader kan naar keuze en in functie van de verwachte bedreigingen met chaff en/of flares worden geladen.

Het meest opvallend uitwendig kenmerk van het AN/AAR-44A IR-MWS op de C-130 is de kegelvormige

elektro-optische sensor onder de romp tussen beide hoofdlandingsgestellen (zie foto). Deze passieve ontvanger detecteert de infrarode energie die vrijkomt bij de lancering van een missile om zo de bemanning voor een aanval te waarschuwen.

Het systeem is ontworpen om:

- automatisch te alarmeren en tegenmaatregelen te nemen,
- tegelijkertijd gedetecteerde doelen te volgen en nieuwe op te sporen,
- tegelijkertijd informatie over verschillende bedreigingen te verwerken,
- onderscheid te maken tussen een werkelijke bedreiging en door de vijand gebruikte tegenmaatregelen om het systeem te misleiden.

Het systeem kan probleemloos gelanceerde missies onderscheiden worden van valse stralingsbronnen en het type van de gelanceerde missies bepalen. De ruimte rond het vliegtuig wordt 360° in azimut en 135° in hoogte door de sensor gedekt. Lanceringen van missies kunnen waargenomen worden van op vlieghoogtes tot 45.000 voet. Tijdens het opstijgen en landen wordt de sensor beschermd tegen opvliegende steentjes, slijk en ijs door een neerwaarts draaiende deur die enkele meters vóór de sensor in de onderkant van de romp is ingebouwd.

Begin 2007 werd het nieuw elektronische zelfverdedigingssysteem met succes aan de Luchtcomponent voorgesteld. Nadat het eerste prototype zijn proefvluchtenschema later in 2007 had afgewerkt, werd de serieproductie aangevat. Momenteel zijn de CH-01, CH-04 en CH-10 al gemoderniseerd. Volgens het contract moet het laatste vliegtuig in 2009 omgebouwd zijn. De totale kostprijs van het programma bedraagt bijna 22,5 miljoen euro.

feu du *chaff et/ou flares* du système modernisé AN/ALE-40 ACMSD à droite et à gauche sous le nez et derrière dans les coiffes de carénage du train d'atterrissage principal (voir photo). Le système AN/ALE-40 fut développé à

l'origine pour le McDonnell Douglas F-4 Phantom II et se retrouve également aux côtés du système Terma AN/ALQ-213 EWMS dans les F-16 belges. Chaque chargeur peut être équipé de chaff et/ou flares en fonction des menaces que l'on suspecte.

La caractéristique extérieure la plus remarquable du système AN/AAR-

44A IR-MWS sur C-130 est le senseur électro-optique de forme conique en dessous de la carlingue entre les deux trains d'atterrissage (voir photo). Ce récepteur passif détecte l'énergie infrarouge libérée lors du lancement d'un missile, prévenant ainsi l'équipage d'une attaque.

Le système est conçu pour :

- déclencher l'alarme automatiquement et prendre les contre-mesures,
- suivre simultanément les objectifs détectés tout en décelant de nouveaux,
- traiter simultanément les informations en provenance de menaces diverses,
- faire la différence entre menace réelle et les contre-mesures utilisées par l'ennemi pour brouiller le système.

Le système peut facilement faire la différence entre des missies tirés et des sources de rayonnements factices ainsi que le type de missies lancés. L'espace autour de l'avion est couvert par le détecteur sur 360° en azimut et sur 135° en hauteur. L'appareil peut détecter le lancement de missies depuis des altitudes de 45.000 pieds. Le détecteur est protégé de jets de pierres, de boue et de glace au cours du décollage et de l'atterrissage par une porte coulissante vers le bas située quelques mètres devant le détecteur incorporé dans la partie inférieure de la carlingue.

Début 2007, on présenta avec succès le nouveau système d'autoprotection électronique à la Composante Aérienne. La production en série débuta en 2007 après que le premier prototype eut réussi avec succès la série de tests d'homologation plus tard dans l'année. Les CH-01, CH-04 et CH-10 sont actuellement déjà modernisés. Le contrat prévoit que le dernier appareil doit être modifié pour 2009. Le coût total du programme avoisine les 22,5 millions d'euro.





Op zoek naar de eerste vliegtuigen van de 15Wing

Samengesteld door Axel Vermeesch

A la recherche des premiers avions du 15Wing

Rédigé par Axel Vermeesch
Traduction: M-C. et P. Buyse et C. Waterkeyn

De VZW Dakota bezit sedert enkele jaren een C-119 "Flying Boxcar" en een Percival "Pembroke". Tussen 1995 en 2000 werden beide toestellen door de vrijwilligers van de sectie "Restore Boxcar" ergens te velde afgebroken, met behulp van de Luchtmacht naar Melsbroek gebracht, en in de kazerne Groenveld opnieuw opgebouwd. Er ontbreekt ons o.a. nog een Dakota!

Een DC-3 Dakota gezocht

In de voorbije jaren zocht de VZW Dakota, in samenwerking met het "Brussels Air Museum", naar een DC-3 "Dakota". Een drietal jaren geleden, toen de Turkse luchtmacht haar Dakota's uit dienst nam, zag het ernaar uit dat het zou lukken. Ondanks de zeer goede relaties van de voorzitter van de VZW Dakota met de stafchef van de Turkse strijdkrachten bleek dit toch niet mogelijk. Naar verluidt waren de toestellen reeds toegezegd aan militaire en andere instanties die belangstelling hadden getoond. Maar er blijft hoop bestaan, zoals blijkt uit een artikel in de krant "Ouest France" van 21 november 2007 dat ons werd bezorgd door mevrouw Suzy Vandewalle-Lefèbvre, die in Bretagne woont: "Vergeten in Bosnië, het vliegtuig van J-dag zal terugkeren naar Normandië".

De geschiedenis van de Dakota 43-15073 is nog niet ten einde. In 1944 overvlog dit vliegtuig verschillende keren de Normandische kusten, onder andere op J-dag, om Amerikaanse parachutisten te droppen. Maar sedert 13 jaar stond het toestel aan de grond in Bosnië. Het was aangekocht door de Joegoslavische luchtmacht in

Depuis quelques années, l'ASBL Dakota possède un C-119 "Flying Boxcar" et un Percival "Pembroke". Entre 1995 et 2000, nos volontaires de la section «Restore Boxcar» ont démonté quelque part dans la campagne les deux appareils, les ont amenés à Melsbroek avec l'aide de la Force Aérienne, et l'ont à nouveau remonté dans le quartier Groenveld. Il nous manque e.a. encore un Dakota!

A la recherche d'un DC-3 Dakota

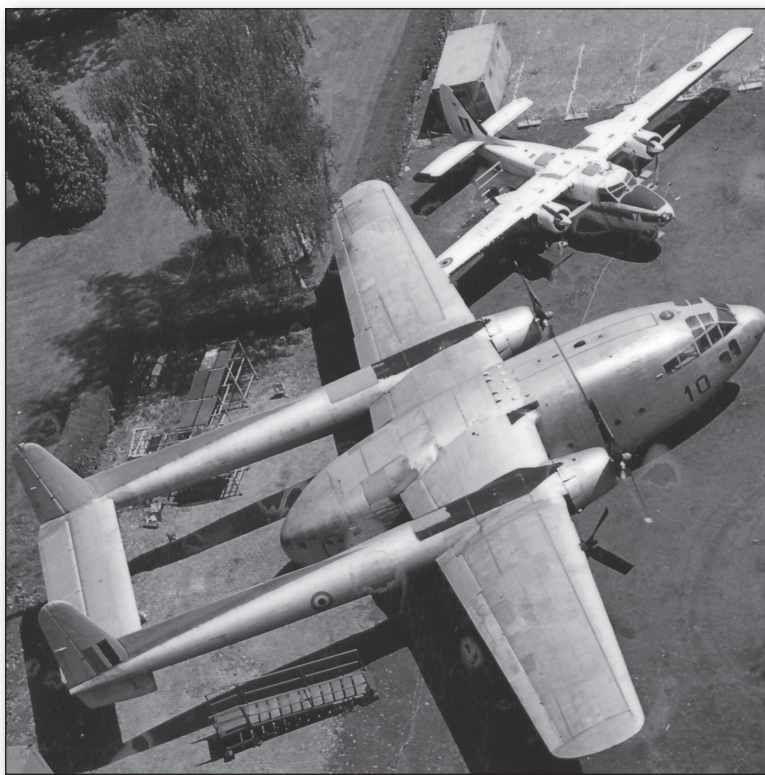
Au cours des années précédentes, l'ASBL Dakota a recherché un DC-3 "Dakota", en collaboration avec le «Brussels Air Museum». Il y a environ trois ans, au moment où la Force Aérienne turque se débarrassa de ses Dakota's, il y eut l'espoir que cela pût réussir. Malgré

nos très bonnes relations entre notre président et le chef d'état-major des Forces Armées turques, cela ne semblait pas possible. Les Dakotas auraient déjà été promis à des instances militaires et autres qui avaient montré un intérêt pour ces avions.

Mais il reste de l'espoir, comme cela apparaît dans l'article tiré du journal "Ouest France" du 21 novembre 2007 que notre membre madame Suzy Vandewalle-Lefèbvre, qui habite en Bretagne, nous a procuré: «Oublié en Bosnie, l'appareil du jour-J rentrera en Normandie».

L'Histoire du Dakota 43-15073 n'est pas encore finie. En 1944,

cet appareil survola plusieurs fois les côtes normandes, entre autres le jour-J, afin d'y dropper des parachutistes américains. Mais depuis 13 ans, l'appareil se trouvait cloué au sol en Bosnie. Il avait été acheté par la Force Aérienne





de jaren 1970, en het werd beschoten in 1993.

Een groep gepassioneerden uit Merville-Franceville (Calvados), waar een oorlogsmuseum is, heeft besloten het vliegtuig te redden. "Vooral toen wij zeker waren van

Yugoslave dans les années 70, et il fut mitraillé en 1993.

Un groupe de passionné de Merville-Franceville (Calvados), où se trouve un musée de la guerre, a décidé de sauver l'appareil. «Surtout lorsque nous avons été certains de l'origine de l'appareil. Il a appartenu au 95^{ème} Transport Squadron de la Force Aérienne américaine et a exécuté des parachutages au-dessus de Saint-Mère-Eglise en juin 1944", s'exclame enthousiaste Olivier Paz, bourgmestre de la commune et un des neuf bénévoles qui sont partis en Bosnie pour récupérer «l'épave» sur la base de Rajlovac près de Sarajevo.

Une véritable expédition: l'appareil doit être démonté en trois parties afin d'être transporté en France. «Nous avons accéléré le rythme de notre travail quand nous avons appris que les troupes de EUFOR quitteraient le territoire fin novembre. Nous avons besoin d'une grue et d'autre matériel», raconte Olivier Paz. Le

rapatriement en France se produira fin de ce mois au moyen de trois camions, dont un par convoi exceptionnel pour la coque de l'avion. Une fois à la maison, pas moins de 2500 heures sont encore nécessaires pour la restauration de l'appareil avant qu'il ne puisse être montré dans toute sa gloire au musée de Merville-Franceville.

Avions du 15 Wing retrouvés en Angleterre

Le récit suivant peut être retrouvé au website du «Wings Museum» anglais (www.wingmuseum.co.uk): Fairchild C-119 «Packet» and Douglas C-47 «Dakota» for «Redhill aerodrome Wings Museum» in Surrey UK.

Dans la revue «CONTACT, magazine belge d'aéronautique» no 48 de 2008, Cynrik De Decker décrit aussi les aventures du OT-CWA et du CP-9.

Dans le courant de l'été passé, le fuselage d'un Dakota retrouvé (numéro de série 43-49240) a été amené par la route à Redhill. Ce Dakota avait en premier lieu été engagé dans la bataille d'Indo-Chine pendant la deuxième guerre mondiale. Après la guerre l'appareil réapparaît en Europe: en 1946 il est affecté à la Force Aérienne Belge en tant que K-1 et enregistré comme le OT-CWA. C'est en 1952 qu'il passe sur la liste civile, cette fois-ci avec l'immatriculation OO-SMA. De 1954 à 1960, l'avion est mis en service au Congo Belge. Il est définitivement mis hors de service en 1973 et est stocké à Coxyde. En 2000 on le retrouve à Schaffen-Diest (petit aérodrome belge). De là, il fut transporté en 2001 vers North Weald en Essex, où il a été utilisé pour simuler un crash dans le film «Sword of Honour». Le musée a également réussi à récupérer la section avant du cockpit du Dakota portant le numéro de série 42-100611.

Cette section a servi dans le film de «Band of Brothers». On a l'intention d'assembler ce cockpit avec le fuselage de l'appareil



de herkomst van het vliegtuig. Het heeft behoord tot 95ste Transport Squadron van de Amerikaanse luchtmacht en heeft parachutages uitgevoerd boven Saint-Mère-Eglise in juni 1944" zegt een enthousiaste Olivier Paz, burgemeester van de gemeente en één van de negen vrijwilligers die naar Bosnië vertrokken om het "wrak" te recupereren op de basis van Rajlovac nabij Sarajevo.

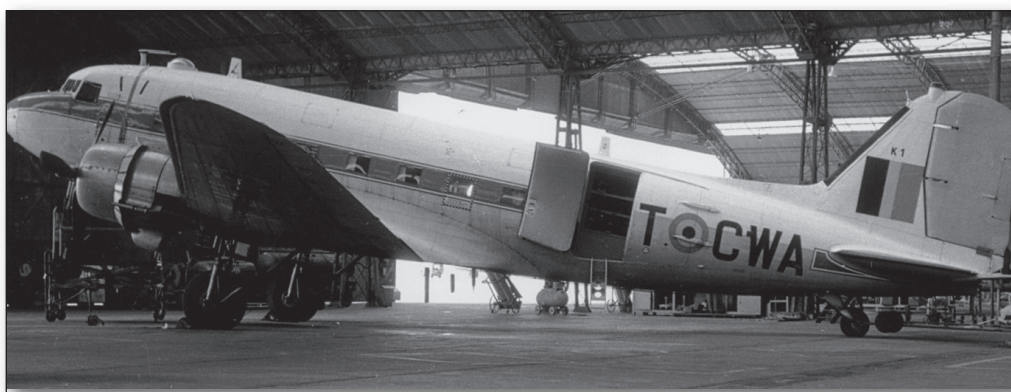
Een echte expeditie: het toestel moet uiteen genomen worden in drie delen om vervoerd te worden naar Frankrijk. "Wij hebben ons werk versneld toen we vernamen dat de EUFOR-troepen het gebied zouden verlaten einde november. We hadden een hefkraan en ander materieel nodig" zegt Olivier Paz. Het overbrengen naar Frankrijk zal op het einde van deze maand gebeuren met drie vrachtwagens, waarvan één uitzonderlijk convoi voor de romp van de DC-3. Terug thuis, zijn nog 2.500 uren nodig voor de restauratie van het vliegtuig alvorens het in al zijn glorie kan getoond worden in het museum van Merville-Franceville.

Vliegtuigen van de 15 Wing duiken terug op in Engeland

Volgend verhaal staat te lezen op de website van het Engelse "Wings Museum" (www.wingmuseum.co.uk): Fairchild C-119 "Packet" and Douglas C-47 "Dakota" for "Redhill aerodrome Wings Museum" in Surrey UK.

Ook in het tijdschrift "CONTACT, Belgisch tijdschrift voor Luchtvaart" nr 48 van 2008 vertelt Cynrik De Decker de lotgevallen van de OT-CWA en de CP-9.

Gedurende de voorbije zomer werd de romp van een Dakota serienummer 43-49240 gered en langs de weg overgebracht werd naar Redhill. Deze Dakota werd voor het eerst ingezet in het Indië - China oorlogstheater gedurende Wereldoorlog II. Na de oorlog kwam het in Europa





terecht en in werd 1946 overgemaakt aan de Belgische Luchtmacht als de K-1 met registratie OT-CWA. In 1952 werd het opnieuw geregistreerd als 00-SMA. Het toestel werd ingezet in Congo van 1954 tot 1960. Het bereikte einde loopbaan in december 1973 en werd gestockeerd te Koksijde. In 2000 werd het opgemerkt op Schaffen-Diest (klein Belgisch vliegveldje). In 2001 werd het overgebracht naar North Weald in Essex waar het werd gebruikt in "Sword of Honour" om een crashlanding te simuleren. Het museum heeft ook de voorste cockpitsectie van de Dakota serienummer 42-100611 kunnen bemachtigen die gebruikt werd bij de verfilming van "Band of Brothers". Deze cockpitsectie zal nu samengevoegd worden met de romp van de Dakota 43-49240 en als een "walk through" attractie opgesteld worden in het museum waar het zal prijken als een eerbetoon aan alle bemanningensleden die sneuvelden gedurende de operaties op "D-day"; hun namen zullen vermeld staan op herinneringspanelen. Het toestel 42-100611 deed dienst gedurende Wereldoorlog II, maar het logboek van het toestel kon niet teruggevonden worden.

In september 2007 redden leden van het "Redhill aerodrome Wings Museum" een C-119 cockpitsectie van de vernietiging op het vliegveld North Weald. Deze relikwie werd bedreigd omdat de gemeenteraad besloten had om de omgeving van de hangars op het verlaten vliegveld op te ruimen. Dank zij de inbreng van de leden van het museum konden de inspanning en kosten opgebracht worden om de cockpitsectie te bergen en over te brengen naar het museum. De betrokken "Flying Boxcar" met serienummer 51-2700 deed dienst in de USAF en ging naar de Belgische Luchtmacht als de CP-9. Het werd later in het burgerregister van Engeland geregistreerd als G-BLSW (nadat het gemodificeerd was van C-119F tot C-119G), nog later werd het geregistreerd als N2700. Het museum zoekt momenteel de ontbrekende stukken om de cockpit volledig te maken (zetels, stuurknuppels, leidingen, enz ...). Alle hulp is welkom! (info@wingmuseum.co.uk).

Bijkomende informatie verstrekt door Paul Buyse betreffende de DC-3 OT-CWA en de C-119 CP-9:

DC-3 OT-CWA: Begin van de jaren 90 stond dit toestel op een parking van een meubelmagazijn in Torhout. Vandaar werd het verhuisd Schaffen. Ik kon het gratis bekomen om te monteren in Groenveld voor de VZW Dakota. Vooraleer de operatie te starten ging kolonel Jo Huybens met enkele mecaniciens ter plaatse de toestand van het vliegtuig bekijken. Hun oordeel was eensluidend: "Niet deftig meer te herstellen gezien zelfs de vleugelbalken werden doorgeslepen om te worden vervoerd van West-Vlaanderen naar Schaffen".

C-119 CP-9: Dit toestel werd begin de jaren 70 aangekocht door een Engelse firma. Een team van technici (waaronder Bill, een van de eigenaars) bracht verschillende weken door op het vliegplein van Koksijde om het toestel opnieuw luchtwaardig te maken. Daar maakten Cdt VI b.d. Charles Vingerhoets en ikzelf kennis met Bill. Hij stelde aan Cdt VI b.d. Charles Vingerhoets voor om de airtest uit te voeren zodra het toestel vliegklaar zou zijn. Het ganse project is uiteindelijk niet doorgeslagen omdat Bill (tevens piloot op tweemotorige "oldtimers") tijdens een vliegshow op Biggin-Hill tegen een heuvel te pletter vloog.

42-49240 et de le présenter ainsi au public comme une attraction «walk through». En même temps, il figurera comme un hommage à tous les équipages qui ont trouvé la mort pendant les opérations de «D-Day», et dont les noms seront mentionnés sur des panneaux commémoratifs. Le Dakota 42-100611 était opérationnel durant la deuxième guerre mondiale, mais on n'a pas réussi à retrouver le logbook de cet avion.

En septembre 2007, quelques membres du «Redhill aerodrome Wings Museum» ont réussi à sauver de la destruction la section cockpit d'un C-119 se trouvant à l'aérodrome de North Weald. Cette relique était menacée parce que le Conseil Communal avait décidé de mettre de l'ordre aux alentours des hangars de cette plaine abandonnée. Grâce aux contributions des membres du musée, on a pu rassembler les fonds et les efforts nécessaires à la récupération de ce cockpit et à son transport vers le musée. L'appareil en question, le «Flying Boxcar» portant le numéro de fabrication 51-2700 était affecté à la USAF et fut transféré à la Force Aérienne Belge comme le CP-9. Plus tard, il a été inscrit au registre civil d'Angleterre avec l'immatriculation G-BLSW (après avoir été transformé de C-119F à C-119G). Finalement, il fut encore une fois enregistré sur la liste américaine comme N2700. Actuellement, le musée est à la recherche des pièces manquantes (fauteuils, sticks, circuits électriques et hydrauliques, etc...). afin de pouvoir reconstruire ce cockpit Toute aide est bienvenue! (info@wingmuseum.co.uk).

Information supplémentaire fournie par Paul Buyse Concernant le DC-3 OT-CWA et le C-119 CP-9:

Le DC-3 OT-CWA: Au début des années '90 cet appareil était stationné sur le parking d'un magasin de meubles à Torhout après quoi il fut transféré à Schaffen. J'avais obtenu la possibilité de le faire monter à Groenveld et de le donner gratuitement à Dakota.

Avant de procéder à l'opération, le colonel Jo Huybens, accompagné de quelques mécaniciens, se rendirent sur place pour vérifier l'état de l'appareil. Leur conclusion était unanime: impossible de le réparer convenablement vu que dans le but de le transporter vers Schaffen, on avait au lieu de démonter les ailes, coupé simplement le «wingbox».

Le C-119 CP-9: Cet appareil fut acheté au milieu des années '70 par une firme anglaise. Une équipe de techniciens (dont Bill, un des propriétaires) a séjourné plusieurs semaines à Coxyde pour remettre l'appareil en état de vol. C'est là que le commandant Charles Vingerhoets et moi-même ont fait connaissance avec Bill. Il proposait à C. Vingerhoets de faire l'airtest aussitôt que l'appareil serait remis en état de vol. Finalement tout le projet est tombé à l'eau parce que Bill, qui était également pilote, sur des bimoteurs «oldtimers», s'est écrasé lors d'un «air show» à Biggin-Hill.

Un Avro Anson retrouvé

Une bonne nouvelle dans la feuille d'information du Musée Royale de l'Armée (MRA) Cible no 36 et le "Brussels Air museum" Magazine no 136 du mois de décembre 2007: Avro Anson retrouvé!



Avro Anson teruggevonden

Goed nieuws in Vizier nr 36, het informatieblad van het Koninklijk Legermuseum van Brussel (KLM) en in "Brussels Air Museum" Magazine nr 136 van december 2007: Avro Anson gevonden!

De luchtvaartafdeling "Brussels Air Museum" van het Koninklijk Legermuseum was reeds lang op zoek naar een tweemotorige Avro Anson, een toestel dat goed bekend was bij de bemanningen van het Coastal Command tijdens Wereldoorlog II en later bij deze van de 15 Wing. De oudste versie van het vliegtuig dateert van 1935. Het werd jarenlang ingezet als verbindings- en transportvliegtuig. In België verdween het pas in 1953.

Kolonel Michel Terlinden, een van de stichters van de luchtvaartafdeling, was tenzeerste in dit toestel geïnteresseerd. Hij was immers korpsoverste van de 15 Wing geweest en was zich bewust van de historische waarde van elk vliegtuig dat door deze eenheid ooit gebruikt werd. Zijn speurtochten leverden aanvankelijk niets anders op dan een karkas in slechte staat op de Kaapverdische Eilanden. Later werden enkele stukken in al even slechte staat samengebracht in Melsbroek die uiteindelijk opgeslagen werden in het depot van Vissenaken. Een onderzoek leerde dat enkel de vleugels vatbaar waren voor restauratie.

Juist dan werd het KLM door de Britse firma "Retro Aviation" gecontacteerd. Zij had een Anson beschikbaar van het type MK-19 gebruikt in de burgerluchtvaart. Het verschilde lichtjes van de militaire versies MK-1 of MK-2, maar het had wel een hele loopbaan in België achter de rug! In 1948 kreeg het toestel de kenletters OO-CFA en vloog toen voor de "Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains". Als OO-DFA werd het vliegtuig tussen 1950 en 1953 door SABENA gebruikt. Daarna ging het naar de firma "Coastal Air Transport", een kleine maatschappij die in Het Zoute was gebaseerd en tot het einde van de jaren '50 passagiers en goederen vervoerde tussen onze kust en Engeland. Herdoopt als OO-VIT belandde het toeste tenslotte op Wevelgem als eigendom van de "Golden River Aviation Club". In 1971 werd het uit de Belgische registers geschrapt en vertrok het naar Engeland, zijn land van herkomst.

Deze Anson vereist een grondige restauratie, maar is nagenoeg volledig. Geen enkel deel is erg verwrongen of beschadigd en daarenboven omvat het akkoord met de Britse firma de levering van talrijke wisselstukken; Over enkele jaren zal het toestel in het "Brussels Air Museum" te bewonderen zijn tussen de andere transportvliegtuigen van de 15 Wing. Deze mooie machine met lage vleugelaanzet en twee motoren van 385 PK zal dan haar bewogen geschiedenis vertellen en een maquette in de kleuren van de 15 Wing kan de naoorlogse periode in Melsbroek oproepen.

La Section Air recherchait depuis de longues années déjà un bimoteur Avro Anson, appareil bien connu des équipages du Coastal Command pendant la Seconde Guerre, ainsi que des anciens du 15 Wing. La version la plus ancienne de cet avion remonte déjà à 1935, mais il connut un peu partout une longue carrière comme avion de liaison ou de transport léger, puisqu'il ne fut retiré du service chez nous qu'en 1953.

Le colonel Michel Terlinden, un des fondateurs de la Section Air, était tout particulièrement intéressé par cet appareil,

en tant qu'ancien Chef du Corps du 15 Wing, mais aussi à cause de son parfum 40-45 qui constitue souvent un plus à la valeur historique d'un avion ancien!

Ses recherches n'aboutirent qu'à la localisation d'une

carcasse en mauvais état, sur une île du Cap Vert, si notre mémoire est bonne... Plus tard, des pièces presque aussi pitoyables furent rassemblées à Melsbroek, pour finalement arriver à notre dépôt de Vissenaken ces dernières années. Un examen approfondi de tout cela ne devait permettre cependant que de compter sur deux ailes, seules parties susceptibles d'être restaurées à bon compte.

C'est alors que le musée fut contacté par une société anglaise, la Retro Aviation, qui était entrée en possession d'un de ces fameux Anson. Leur appareil, de type civil Mk-19 différait certes légèrement de la version militaire Mk-1 ou Mk-2, surtout au niveau des vitrages latéraux, mais avait connu – par un de ces coups du hasard dont bénéficient quelquefois les collections publiques – une triple carrière en Belgique.

En 1948, l'avion est immatriculé OO-CFA et vole pour la Compagnie des Chemins de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains. Sous le code OO-DFA, notre Anson est ensuite utilisé par la Sabena, de 1950 à 1953. Après révisions diverses, il sert encore à une petite compagnie de transport établie au Zoute, la Coastal Air Transport, qui relie notre côte à l'Angleterre, transportant passagers ou marchandises jusqu'à la fin des années cinquante. Rebaptisé OO-VIT, l'appareil se retrouve finalement à l'aérodrome de Wevelgem, pour le compte du Golden River Aviation Club. Il sera radié de la matricule belge en 1971, avant de rejoindre l'Angleterre, son pays d'origine.

L'avion réclamera d'importantes réfections, mais il est largement complet, sans parties faussées ou sévèrement endommagées, et il nous arrivera avec de nombreuses pièces de rechanges, comprises dans l'accord pris avec le propriétaire anglais.

Dans quelques années, nous pourrons le présenter à nos visiteurs, restauré et repeint dans l'une des livrées portées au cours de sa carrière et notre Anson viendra compléter utilement notre petite collection d'avions de transport du 15 Wing. Ce bel appareil à aile basse, équipé de deux moteurs de 385 CV, racontera alors sa curieuse carrière et évoquera également, au prix d'une maquette aux couleurs du 15 Wing, les beaux jours de l'après-guerre sur le site de Melsbroek.





Samengesteld door Axel Vermeesch

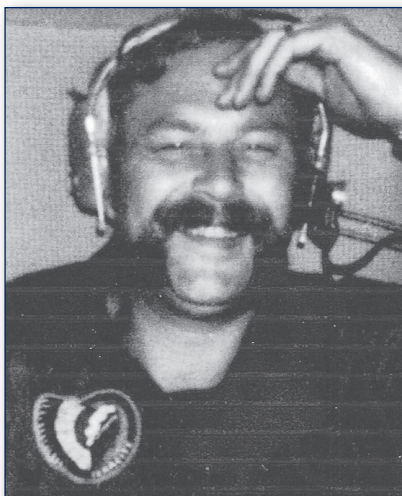
Composé par Axel Vermeesch, traductions de G. Desmet et de MC et P. Buyse

Veteranendag 2009

Sinds elf jaar reeds herdenkt Defensie op 7 april de militairen die stierven tijdens humanitaire operaties. Sinds 2007 wordt op 7 april ook de veteranendag georganiseerd.

Dit jaar werd hulde gebracht aan hen die tijdens hun missie ver van huis, het leven verloren en daarbij een geliefde of familie verweesd achterlieten. Die hommage ging gepaard met de onthulling van een "herinneringsmuur" gewijd aan militairen gesneuveld gedurende operaties. Elke steen van deze muur symboliseert één van onze soldaten die het leven liet.

Ter gelegenheid van de Veteranendag 2009 werd een brochure uitgegeven waarin 136 militairen vermeld worden die het leven verloren in operaties tussen 1960 en 2008. Onder hen vinden we de C-119 bemanning van de 15 Wing die op 19 juli 1960 in Belgisch Congo (Sake-Masisi) tegen een helling vloog (Zie Dakota News nrs 34, 35 en 36): Cdt W. Genbrugge, Cdt J. Van Gompel, Adjt P. De Varez, Adjt E. Laurent en Adjt E. Jacques. Het is echter jammer dat vergeten werd Adjt Didier Carpentier, loadmaster C-130, in de brochure te vermelden. Hij stierf heel onverwacht op 17 december 1989 in Nairobi. Hij was met zijn bemanning op terugreis naar België na een humanitaire opdracht in Soedan waar hongersnood heerste.



Journée des Vétérans 2009

Depuis onze ans déjà, chaque 07 avril, la Défense commémore les militaires décédés en opérations humanitaires. Depuis 2007, une journée des Vétérans est aussi organisée le 07 avril.

Cette année, un hommage a été rendu à ceux qui ont perdu leur vie en mission loin de leur maison et qui de ce fait, ont laissés derrière eux des être bien-aimés ou de la famille esseulés. Cet hommage allait de pair avec l'inauguration d'un «mur de la mémoire» dédié à ceux tombés pendant les opérations. Chaque pierre de ce mur symbolisait un de nos soldats qui y a laissé sa vie.

A l'occasion de la journée des Vétérans 2009, une brochure a été publiée qui évoque les 136 militaires qui ont perdu la vie en opération entre 1960 et 2008. Parmi eux nous retrouvons l'équipage C-119 du 15 Wing qui a percuté une colline le 19 juillet 1960 au Congo Belge (Sake-Masisi) (Voir les Dakota News N° 34, 35 et 36): Le Cdt W. Genbrugge, le Cdt J. Van Gompel, l'Adjt P. De Varez, l'Adjt E. Laurent et l'Adjt E. Jacques. Il est bien malheureux que l'Adjt X. Carpentier, loadmaster C-130 a été oublié dans cette brochure. Il est mort inopinément le 17 décembre 1989 à Nairobi,

lors du voyage de retour vers Melsbroek après une mission humanitaire de quelques semaines au Soudan, où il y avait une famine.

De oefening "Crazy Trip 2009"

Van 7 tot 15 mei organiseerde de Belgische Defensie in Nederland een grootschalige militaire oefening genaamd "Crazy Trip 2009". Aan deze oefening namen ongeveer 1.200 militairen deel van de vier componenten van Defensie.

Voor de editie 2009 werkte Defensie samen met de Nederlandse Krijgsmacht die een 150-tal militairen en enkele maritieme- en luchtmiddelen (DC-10) inzette.

Het scenario van de oefening was speciaal om de paracommando's en de C-130 bemanningen voor te bereiden op een "Non-combatant

Evacuation Operation" (NEO). Dit is een operatie waarbij Defensie burgers moet evacueren uit een land waar de veiligheidssituatie sterk achteruit gaat.

Deze vond plaats rond het vliegveld van Leeuwarden en de marinebasis van Den Helder. Twee C-130's van

Defensie en een DC-10 van de Koninklijke Luchtmacht vlogen de paracommando's over vanuit Melsbroek om burgers uit de streek veilig te evacueren.

Gedurende de week werden ook andere activiteiten uitgevoerd: stormaanval met C-130, parachutage van personeel en materiaal uit de C-130's, verplaatsingen over zee met Belgische en Nederlandse vaartuigen, en infiltratietechnieken.



Manœuvre «Crazy Trip 2009»

Du 7 au 15 mai la Défense belge organisait aux Pays-Bas une manœuvre militaire de grande envergure, appelée «Crazy Trip 2009». Environ 1200 militaires des quatre composantes de la Défense prirent part à cette manœuvre.

Pour l'édition 2009, la Défense coopérait avec l'Armée Néerlandaise qui participait avec quelques 150 militaires, différents moyens maritimes et un avion DC-10.

Le scénario de cette manœuvre était spécialement conçu pour préparer les para-commandos et les équipages des C-130 en vue d'une «Non-combatant Evacuation Operation» (NEO). Il s'agit d'une opération dans laquelle défense doit évacuer les civils hors d'un pays où la situation de sécurité devient très critique.

Elle tout avait lieu aux alentours de la plaine d'aviation de Leeuwarden et de la base navale de Den Helder. Deux C-130 de la Force Aérienne ainsi qu'un DC-10 de la «Koninklijke Luchtmacht» transportaient les paracommandos à partir de Melsbroek

dans le but d'évacuer la population civile de la région et de les emmener vers des lieux en sécurité.

D'autres activités s'effectuaient également pendant cette semaine: une attaque en force avec des C-130, parachutage d'hommes et de matériel depuis des C-130, déplacements maritimes avec des navires belges et néerlandais ainsi que l'exécution de techniques d'infiltration des lignes ennemies.

Het kenteken Belgische Defensie op de C-130 toestellen

Het logo van de Belgische Defensie dat pas in juli 2006 op het verticale staartvlak van de C-130 toestellen verscheen wordt er

L'insigne de la Défense belge sur les appareils C-130

Le logo de la Défense belge qui était appliqué sur la partie verticale de la queue des avions C-130 depuis juillet 2006 seulement,



om veiligheidsredenen nu weer afgenomen. Deze maatregel zou het voor de Taliban moeilijker moeten maken om de toestellen in operaties boven Afghanistan te identificeren! Of daarmee de veiligheid van de Belgische C-130-bemanningen verhoogd wordt is twijfelachtig.

Tweede lancering van Frank De Winne: A-310 naar Moskou

Op dinsdag 26 mei bracht een Airbus A-310 (Cdt VI R. Ploem en Cdt VI P. Heytens) een gezelschap van een zestigtal personen naar Moskou; onder hen: Prins Filip, minister van Defensie P. De Crem en minister van Wetenschapsbeleid S. Laruelle. Van Moskou zou het gezelschap met een Russisch vliegtuig doorvliegen naar Bajkonour alwaar het op woensdag 27 mei de lancering van de Soyoezcapsule met aan boord drie kosmonauten met bestemming het International Space Station (ISS). Op 28 mei landde de A-310 terug in Melsbroek.

Op 29 mei koppelde brigadegeneraal Frank De Winne zijn Soyoezcapsule aan het ISS. Hij zal er zes maanden verblijven, de twee laatste maanden als boordcommandant van het ISS.



“Indian Day” in de 15 Wing: 12de editie

In 1994 werd voor de eerste keer de “Indian Day” voor motorrijders georganiseerd onder impuls van de toenmalige bevelhebber kolonel G. Van Eeckhoudt, zelf een fervent motorrijder. Er zouden nog tien edities volgen waaraan duizende motorrijders deelnamen. De grote financiële opbrengst van de happening werd elk jaar verdeeld tussen de drie sociale werken van de 15 Wing: het Fonds voor weduwen en wezen van de Luchtmacht (FONAVIBEL), de MS-Kliniek van Melsbroek en het huis voor

Second lancement de Frank De Winne: un A-310 vers Moscou

Le mardi 26 mai un Airbus A-310 (Cdt Avi R. Ploem et le Cdt Avi P. Heytens) emmenait une soixantaine de passagers à destination de Moscou. Parmi eux se trouvaient le Prince Philippe, le ministre de la Défense P. De Crem et le ministre de la Gestion Scientifique S. Laruelle. Ce groupe continuait vers Baïkonour à bord d'un avion russe. Le mercredi 27 mai le groupe assistait au lancement de la capsule Soyouz, ayant à bord trois cosmonautes dont le général de brigade Frank De Winne avec comme destination l'International Space Station (ISS). L'A-310 était de retour à Melsbroek le 28 mai.

Le 29 mai le général de brigade Frank De Winne amarrait sa capsule Soyouz à l'ISS. Il y séjournera pendant six mois. Les deux derniers mois il sera le commandant de bord de l'ISS.

«Indian Day» au 15 Wing: 12^{ème} édition

C'est en 1994 que fût organisé pour la première fois l'«Indian Day» pour motocyclistes à l'initiative du commandant de base, le colonel G. Van Eeckhout, lui-même fervent motocycliste. Dix éditions se sont succédées auxquelles des milliers de motocyclistes ont pris part. Le grand bénéfice financier était chaque année réparti entre les trois œuvres sociales du 15 Wing: Fonds pour les Veuves et les Orphelins de la Force Aérienne (FONAVIBEL), la clinique SP de Melsbroek et la Maison pour Enfants abandonnés «Home King Baudouin» à Nairobi.

En 2005 le Ministre de la Défense A. Flahaut estimait que la Défense ne pouvait plus contribuer financièrement aux frais du personnel et l'«Indian Day» était supprimé.

Après quatre ans d'actions menées par un groupe enthousiaste, l'«Indian Day» a pu à nouveau être organisé cette année le samedi 30 juin.

L'athlète olympique Kim Gevaert et l'acteur Peter Van Asbroeck ont cette fois marraine et parrain de cet événement.

C'est sur le bel emplacement du tarmac paré des avions du 15 Wing que se réunissaient environ 2.100 motocyclistes pour parcourir le trajet aller-retour Melsbroek-Oostmalle sous un soleil éclatant.

La journée a été clôturée par des intermezzos musicaux et un copieux BBQ en présence du colonel B. Flamang, commandant du 15 Wing, Kim Gevaert en tant qu'ambassadrice de SOS Villages d'Enfants et Peter Van Asbroeck en tant que parrain de la clinique MS. Les revenus de cette 12^{ième} édition de l'«Indian Day» seront, comme c'était le cas auparavant, partagés entre FONAVIBEL, la clinique SP et SOS Villages d'Enfants.



verlaten kinderen “Home King Boudewijn” in Nairobi.

In 2005 vond minister van Defensie A. Flahaut dat Defensie niet langer financieel kon bijdragen aan de personeelskosten en werd de “Indian Day” afgeschaft. Na vier jaar actie door een enthousiast groepje kon op zaterdag 30 juni de “Indian Day” opnieuw georganiseerd worden. Olympische atlete Kim Gevaert en acteur Peter Van Asbroeck zijn nu meter en peter van dit evenement geworden.

Op de mooie locatie die de tarmac met de vliegtuigen van de 15 Wing biedt, verzamelden zich ongeveer 2.100 motorrijders voor de tocht naar Oostmalle en terug onder een stralende zon. De dag werd afgesloten met muzikale optredens en een gezellige BBQ in aanwezigheid van kolonel B. Flamang, bevelhebber van de 15 Wing, Kim Gevaert, ambassadrice van SOS Kinderdorpen

Entraînement pour l'Afghanistan aux USA

Un détachement de la Défense Belge a été entraîné au «Joint Readiness Center» des forces armées américaines à Little Rock.

Deux équipages, du personnel technique et du personnel du Peloton Ravitaillement par Air, soient au total 23 personnes ont participé à cet entraînement avec un C-130 du 15 Wing sous le commandement du lieutenant-colonel Gerd Finck, commandant de la 20 Escadrille.

Problèmes du programme Airbus A-400M

Dans notre numéro précédent, nous mentionnions que, depuis mars, le programme A-400M était devenu incertain. Début avril



en Peter Van Asbroeck, peter van de MS-kliniek.

De opbrengst van deze 12de editie van de "Indian Day" zal verdeeld worden tussen FONAVIBEL, de MS-kliniek en SOS Kinderdorpen.

Training voor Afghanistan in de USA

Een detachement Belgische Defensie werd in april getraind in her "Joint Readiness Center" van de Amerikaanse strijdkrachten in Little Rock.

Een C-130 van de 15 Wing met twee bemanningen, technisch personeel en personeel van het Peloton Luchtbevoorrading (totaal van 23 personen) namen aan deze training deel onder het bevel van luitenant-kolonel Gerd Finck, commandant van het 20 Smaldeel.

Problemen met het Airbus-programma A-400M

In het vorig nummer meldden wij dat het A-400M programma in maart onzeker was geworden. Begin april werd tussen EADS (European Aeronautic Defence and Space company) en de deelnemende landen een "Standstill Agreement" (moratorium) afgesloten voor de duur van drie maanden, wat betekent dat in juli een beslissing zal moeten genomen worden over het verderzetten van de bouw van de A-400M.

Er is ondertussen toch wat goed nieuws te melden: Airbus meldde dat de eerste vlucht van het toestel zeker zal gebeuren voor eind februari 2010 en Australië liet weten interesse te hebben voor deelname in het programma.

Om het programma verder te zetten zal EADS nieuwe contracten moeten afsluiten met de deelnemende landen en zeer waarschijnlijk hoge schadevergoeding moeten betalen.

De NAVO heeft nu een eigen luchttransportwing

In 2006 werd door de NAVO gestart met het "Strategic Airlift Capability Initiative" (SAC). In de maand mei resulteerde dit initiatief in de levering van de eerste van drie grote transportvliegtuigen C-17 Globemaster III. Boeing zal de twee volgende toestellen ook dit jaar nog leveren. Deze vliegtuigen kunnen 77 ton vervoeren over een afstand van 4.500 km en beschikken over alle capaciteiten om in moeilijke omstandigheden te opereren.

België nam geen deel aan dit SAC-initiatief. De deelnemers omvatten tien NAVO-lidstaten (Bulgarije, Estland, Hongarije, Litouwen, Nederland, Noorwegen, Polen, Roemenië, Slovenië en de VSA) en twee landen die geen lidstaat zijn maar wel samenwerken met de NAVO binnen het "Partnerschap voor Vrede" (Finland en Zweden).

Deze vliegtuigen zullen ingezet worden bij NAVO-operaties, maar worden door de "NATO Airlift Management Organisation" (NAMO) ook beschikbaar gesteld voor vredesoperaties van de UN en de EU. De landen die deelnemen aan het SAC-initiatief beschikken over een aantal vliegers in functie van hun financiële bijdrage.

De drie C-17s worden gegroepeerd in de NAVO "Heavy Airlift Wing" (HAW) op de Hongaarse luchtmachtbasis van Pápa. De wing wordt bevolen door een Amerikaans officier met een Zweedse officier als adjunct.

In het begin worden de vliegtuigen bemand door bemanningen van de USAF, maar het is de bedoeling dat deze na 18 maanden vervangen worden door multinationale bemanningen uit de 12 deelnemende landen.

Naast de luchttransportvliegtuigen van de NAVO-lidstaten en de reeds bestaande "Strategic Airlift Interim Solution" (SALIS) moet dit SAC-initiatief de NAVO verzekeren van de nodige strategische luchttransportcapaciteit. SALIS, opgericht in 2004, omvat een consortium van 18 NAVO-landen onder Duitse leiding. Een overeenkomst met Antonov Airlines en Volga-Dnepr Heavylift voorziet dat binnen een zeer korte tijd zes AN-124 vliegtuigen ter beschikking staan van het consortium met vliegprogramma van 2.000 uren per jaar.

un "Standstill Agreement" (moratorium) a été conclu entre l'EADS (European Aeronautic Defence and Space company) et les pays participants pour une durée de trois mois, ce qui signifie qu'une décision sur la poursuite de la construction de l'A-400M devra être prise en juillet.

Entretemps, de bonnes nouvelles peuvent être mentionnées: Airbus a annoncé que le premier vol de l'avion aura certainement lieu avant février 2010 et l'Australie a laissé savoir qu'elle s'intéressait au programme.

Pour pouvoir continuer le programme, EADS devra conclure de nouveaux contrats avec les pays participants et devra aussi très probablement payer de lourdes indemnités de dommages-intérêts.

L'OTAN dispose maintenant de son propre Wing de transport aérien

En 2006 l'OTAN lançait la "Strategic Airlift Capability Initiative" (SAC). Au mois de mai cette initiative se concrétisait par la livraison du premier de trois avions de transport lourds C-17 Globemaster III. Boeing livrera les deux avions suivants cette année encore. Ces avions peuvent transporter 77 tonnes sur une distance de 4.500 km et disposent de toutes les capacités pour pouvoir opérer dans des conditions difficiles.

La Belgique n'a pas participé à cette initiative SAC. Les participants comprennent dix pays membres de l'OTAN (La Bulgarie, l'Estonie, la Hongrie, la Lituanie, les Pays-Bas, la Norvège, la Pologne, la Roumanie, la Slovénie et les USA) et deux pays qui ne sont pas membres mais qui collaborent avec l'OTAN au sein du «Partenariat pour la Paix» (la Finlande et la



Suède).

Ces avions seront mis en œuvre pour des opérations OTAN, mais ils seront aussi mis à disposition d'opérations pour la paix des NU et de l'UE et ce, au travers du "NATO Airlift Management Organisation" (NAMO). Les pays qui participent à l'initiative SAC disposent d'un crédit d'heures de vol en fonction de leur participation financière.

Les trois C-17 seront regroupés dans le "Heavy Airlift Wing" (HAW) de l'OTAN sur la base aérienne hongroise de Pápa. Le wing est commandé par un officier américain avec, comme adjoint, un officier suédois.

Au début, des équipages de USAF seront aux commandes des avions, mais l'intention est, après 18 mois, de les remplacer par des équipages multinationaux des 12 pays participants.

A côté des avions de transport des pays membres de l'OTAN et de la "Strategic Airlift Interim Solution" (SALIS) déjà réalisée, l'initiative SAC doit doter l'OTAN de la capacité de transport aérien stratégique nécessaire.



Te onthouden datum:

Vrijdag 9 oktober

BREUGELFEEST

Date à retenir:

Vendredi 9 octobre

FÊTE BREUGELIENNE

Indian Day 2009 : een groot succes - und grand succès

