

Bij ons in

KeeBee



Mission First - People always

december 2017

infomagazine

www.mil.be



*Prettige feestdagen
en een voorspoedig 2018 gewenst*



.be



Foto voorzijde: © Lodewijk Delaere
Foto binnenzijde: © COA - IPR - Moors M



EN VERDER:

'Bij ons in KeeBee infomagazine' is een **periodiek informatietijdschrift** van de Vliegbasis Kleine Brogel en verschijnt 3x per jaar
Adres voor coördinatie, redactie en informatie:
Redactie: Adjudant Erwin Hamers, 10 Tactische Wing, Vliegbasis Kleine Brogel, 3990 Peer, T 011 51 22 14
Eindredactie: Kapitein Bart Knockaert, 10 Tactische Wing, Vliegbasis Kleine Brogel, Onze-Lieve-Vrouwlaan z/n, 3990 Peer
Verantwoordelijke uitgever: Kapitein Bart Knockaert, 10 Tactische Wing, Vliegbasis Kleine Brogel, Onze-Lieve-Vrouwlaan z/n, 3990 Peer
Info voor abonneementen:
Korporaal Chef Anje Ranson, 011 51 22 14

INHOUD

december 2017

Dienst in de kijker: WOC

Solo Display F16

Familiedag VS Gp

Voorwoord	4
Maintenance groep	6
Dienst in de kijker	8
Renovatie Briefing-room	10
Solo Display F16	12
31 Squadron	16
349 (F) Squadron	18
VS Gp: familiedag	20
Verdedigings- en steungroep	22
Rescue The Rangers	26
Bij ons in KBAM	28
KB Spotting team	32
Club Ten News	34
Sport bij ons in Keebee	36
KeeBee Korpsadjudant	40
PR News	42
PR-Shop	45
Kruiswoordraadsel	46

Voorwoord

Oefff...

...we zijn er bijna door! Door het jaar 2017 bedoel ik dan. Een bijzonder jaar dat nog lang in de geheugens gegrift zal blijven als ééntje waar het operationele tempo uitzonderlijk hoog lag, de prestaties en de resultaten nog hoger!

Voor sommigen werd de zomer wat ingekort door de verlenging van onze aanwezigheid in het Midden Oosten. Op niveau groepscommando namen we afscheid van OSN LtKol VI “Scalle” JULY die naar CC AIR vertrok en verwelkomden we zijn opvolger LtKol VI “Nickel” CLAESSENS. De nieuwe baas van de vlieggroep mocht als vuurdoop op vrijdag 1 september meteen de burgemeesters van de omliggende gemeenten brieven over de maatregelen die we nemen om de geluidshinder in hun gemeentes te beperken. Een week later was het dan ook al meteen ‘volgas’ met de spottersdag en de 40ste verjaardag van de SANICOLE airshow.

Dit was meteen het sein voor een tempoversnelling van jewelste. Naast de verlengde operaties boven Irak en Syrië zagen we het begin van een nieuwe rotatie “Baltic Air Policing” in Estland. Tegelijk werd ook het startschot gegeven voor de vijfjaarlijkse NAVO evaluatie van onze eenheid. Na vele hervormingen van het gebruikconcept werden we voor de eerste maal sinds 7 jaar binnen de NAVO door een, op het hoogtepunt 140-koppig, evaluatieteam verschillende weken op de rooster gelegd.

In de voorbereiding van de evaluatie was heel veel energie gestoken en dat heeft geloond. Het evaluatieteam was zeer enthousiast en oordeelde dat 10WTAC de standaard heeft gezet. Deze prestatie ging ook aan de hoogste militaire gezagsdragers niet voorbij. Getuige het bezoek dat we mochten ontvangen van de Amerikaanse Vice Chief of Joint Staffs (Amerikaanse versie van de VCHOD en SACEUR. Beiden staken hun bewondering voor het professionalisme en inzet van onze mensen niet onder stoelen of banken.



Bezoek NAVO XS Ex - Gen Scaparrotti & Gen Pavel - Foto 10W PR



Commandowissel vlieggroep - Foto 10W PR



Bezoek NATO SACEUR - Gen Scaparrotti - Foto 10W PR



EAPM - Baltic Air Policing - Foto 349 Sqn

Rond de jaarwissel recupereren we de meeste van onze uitgezonden mensen. In het Midden-Oosten worden onze F16's afgelost door de Nederlanders (hun veiligheid wordt echter nog verzorgd door onze FP mensen!). Boven de Baltische staten zullen Italiaanse jets overnemen van de Belgen. 2018 wordt een jaartje om te regenereren, alle kwalificaties terug bij te werken en de nodige upgrades af te werken.

Ik wens u eveneens tijdens deze eindejaarsperiode een welverdiende en deugddoende rust toe. Prettige Feesten

Geert

BaseCo



ODF © BAF COA IPR - Moors M



ODF © BAF COA IPR - Moors M



Spottersday & Sanicole Airshow © Mathias Bijns



Spottersday & Sanicole Airshow © Mathias Bijns



Maintenance groep: communicatie- en informatiesystemen (CIS)

Flight CIS @ your service

Een brede waaier aan technische kennis en vaardigheden

Information Technology (IT) is in onze moderne samenleving niet meer weg te denken, ook niet op de werkvloer. De afgelopen decennia zijn gekenmerkt door een ware technologische revolutie. Iedereen gebruikt CIS middelen en verwacht hierbij ook een snelle en gepaste technische ondersteuning. Om de ondersteuning en de operationaliteit van deze middelen te verzekeren en de technologische vooruitgang zowel tijdens een ontplooiing als op de basis te blijven garanderen, staat de Flight CIS elke dag paraat.



eenheid.

Ook het beheer van de FIT (opgelegde eenheidsinventaris CIS middelen), de opvolging van de homologaties van secure netwerken en INFOSEC (veiligheidsclassificaties militaire communicatie), opvolging van de status van de NavAid* systemen, administratieve voorbereiding van oefeningen en operaties, ... behoren tot het takenpakket van de BEX.

- Sectie Informatie Communicatie Telefonie (ICT):

De sectie ICT staat o.a. in voor de goede werking van de ca. 500 computers en 600 telefoons op onze basis. Ook het ontwikkelen en ondersteunen van het 'Nato Secure Strike Network 10W' (NSSN10W) - het secure standalone netwerk in het kader van de Strike-opdracht van 10W Tac - is een opdracht die tot het takenpakket van deze sectie behoort.

Daarnaast voert de sectie ICT ook eerstelijnsinterventie uit op het 'Intrusion Detection System' (IDS). Het doet sinds 2015 dienst als essentieel hulpmiddel voor het 'Security Control Center' (SCC) om de beveiliging van de perimeter van de basis te verzekeren.

- Sectie Communicatie & Navigatie Systemen (CNS):

Naast technische ondersteuning van alle radiocommunicatiemiddelen en het nieuwe 'Voice Communication System' (VCS) in de toren, verzekert deze sectie ook de goede werking van alle NavAids middelen gebruikt in Kleine Brogel. Dit zijn technische hulpmiddelen om de navigatie en landing van de vliegtuigen te ondersteunen. Hieronder vallen de Air Surveillance Radar (ASR), Tactical Air Navigation (TACAN), Precision Approach Radar (PAR) en Instrumental Landing System (ILS).

Daarnaast werkt CNS nauw samen met de Amerikaanse counterparts van 701MUNNS die gestationeerd zijn op de basis om alle elektromagnetische stralingen (EMR) van de vliegbasis in kaart te brengen. Deze halfjaarlijkse EMR-studie is noodzakelijk om de invloed van straling op munitie, personeel en materiaal in kaart te brengen zodat te allen tijde aan alle veiligheidsvoorschriften wordt voldaan.

- Sectie Crypto:

Het dagelijks gebruik van cryptomateriaal wordt op de voet gevolgd door de sectie Crypto. Dit door het aanleggen van een rigoureuze boekhouding die er voor moet zorgen dat er steeds op een veilige manier met deze gevoelige materie om gegaan wordt.



- Datacel:

De datacel heeft zich gespecialiseerd in datahandling en het extraheren van gegevens uit de verschillende datanodes beschikbaar binnen Defensie.

Op vraag van de klant, gaande van lokale klanten 10W TAC tot de Material Managers (DGMR), programmeren zij achter de schermen de gevraagde query's en datalinks zodat de gebruiker met één simpele klik het

gevraagde rapport op het scherm tevoorschijn tovert.

FILO (First In, Last Out)

Zoals eerder vermeld, staan de medewerkers van de Flight CIS niet alleen op de basis van Kleine Brogel klaar om de klant te helpen, maar ook bij ontplooiingen in binnen- en buitenland.

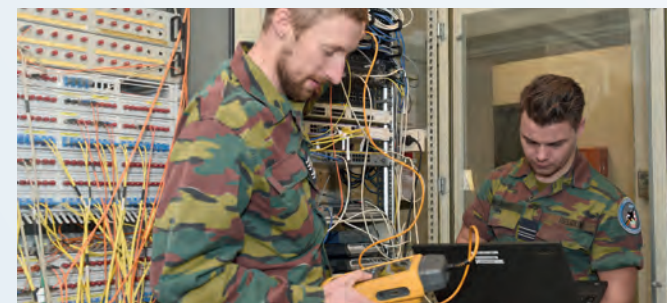
Bij aankomst van de 'Main Party' op een Deployed Operating Base (DOB) zijn de communicatiemiddelen zoals telefoons, computers en radio's gebruiksklaar en beschikbaar voor de gebruiker. Dit gebeurt uiteraard niet vanzelf. Achter de schermen heeft een CIS team immers voorafgaand aan de ontplooiing bepaald welke middelen zullen ontplooid worden, rekening houdend met verschillende parameters (oa. de configuratie van de vliegtuigen (crypto, type radiomiddelen,...), nood aan secure systemen, beschikbare ondersteuning van de basis waar we ontplooid zijn (host nation),... Daarna wordt het benodigde materiaal aangevraagd. Dit kan zowel bij andere eenheden zijn alsook bij de CIS Pool Operaties. Deze laatste is een intermachten (joint) dienst te Peutie waar materiaal voor elke operationele- en oefenzending kan ontleend worden. Eenmaal het gevraagde materiaal geleverd wordt, gaat men over tot installatie en configuratie van de verschillende systemen.

Ten slotte wordt op het einde van de zending de volledige installatie terug afgebouwd en opnieuw klaar gemaakt voor een volgend gebruik.

Nieuwe technologieën, nieuwe visie

Naast een veranderende technologie, evolueert ook de visie en politiek van Defensie.

Zo is CIS sinds enkele jaren een joint wapen. Dit houdt in dat elke IT'er binnen Defensie (AirComp, LandComp, MarComp) dezelfde technische basisopleiding krijgt en hij/zij tewerkgesteld kan worden in zowel een Peleton CIS als een Flight CIS. Aangezien 10W Tac specifieke noden heeft



die een andere eenheid niet heeft, dient de flight CIS zelf in te staan voor een gedeelte vorming onder een vorm van 'On the Job Training'.



De digitale toekomst

Analoge communicatiesystemen zijn stilaan verouderd en worden vervangen door performantere digitale systemen. Meer en meer systemen maken gebruik van de Internet Protocol (IP) technologie. Dit betekent dat deze nieuwe systemen 'dezelfde taal spreken' en zij gebruik kunnen maken van eenzelfde fysiek netwerk. Ook de netwerken van Defensie zullen evolueren naar slechts één fysieke laag die gebruikt zal worden door alle verschillende toepassingen.

Om deze omschakeling mogelijk te maken, is de fysieke drager in 2017-2018 vernieuwd en vervangen door een glasvezelbackbone. Deze upgrade kan het best vergeleken worden met een uitbreiding van beschikbare rijstroken op een autosnelweg met als gevolg een verhoogde capaciteit. Na deze uitvoering is ook 10W Tac klaar om het huidige telefoniesysteem te vervangen door 'Voice over IP' (VOIP). Telefoongesprekken die momenteel nog door een aparte telefooncentrale behandeld worden, zullen in de nabije toekomst over het Corporate Defence Network (CDN) gebeuren.

Ook 2018 heeft voor de Flight CIS de nodige projecten en uitdagingen in petto.

Zo zal onze basis op 8 en 9 september 2018 gastheer zijn voor de nieuwe editie van de Belgian Air Force Days, zijn we in blijde verwachting van een nieuw (walkie-talkie) TETRA-systeem (dat het verouderde TRS-systeem zal vervangen), zal het belang van Cybersecurity en INFOSEC nog duidelijker worden en mogen we de aanvang van de werken betreffende het nieuwe Wide Area Surveillance System (WASS) begin 2018 verwachten. Dit systeem zal zorgen voor een aparte beveiligde perimeter voor de verschillende zones binnen de basis.

IT is de dag van vandaag niet meer weg te denken uit ons dagelijks leven en zal in de toekomst nog meer aan belang winnen. Welke technologische wegen Defensie in de toekomst zal inslaan of hoe de inplanting van het personeel zal gebeuren, zal de toekomst uitwijzen.

Wel weten we met zekerheid te kunnen zeggen dat we technologie gebruiken als hulpmiddel om met elkaar te communiceren. Het gebruik ervan ligt echter nog steeds bij ons: de mens...

"Technology will not replace great technicians but technology in the hands of great technicians can be transformational."

Dienst in de kijker:

The Wing Operations Center (WOC)

24/7 commandocentrum van vliegactiviteiten tot dringende communicatie allerlei

Je ziet de bordjes wel eens staan langs onze 'MT-weg', maar hoeveel KeeBee'ers weten precies waar het WOC zich bevindt en hoe het er uit ziet van binnen? Wel, ik moet je al meteen ontgoochelen, foto's zijn strikt verboden en een precies relaas van wat er binnen gebeurt moet ook al door de handen van de verschillende veiligheidsdiensten passeren. Toch wil ik graag mijn uiterste best doen om jullie in het kort uit te leggen wat er allemaal binnen de WOC gebeurt.

De WOC, ook wel eens de 'Wing Ops' genoemd, is

van de weersomstandigheden, in samenspraak met de Bird Control Unit (BCU) de toestand van de densiteit van de vogels, de status van het vliegveld & haar diensten en de reservaties van de schietvelden & luchtgebieden. Deze laatste worden weliswaar een week vooraf door de dienst Operaties & Training van de Vlieggroep vastgelegd, maar de last minute changes worden door ons in de systemen ingevoerd. Als al deze gegevens binnen de parameters liggen, krijgt de piloot van ons via de radio zijn "Squawk" en de toelating om zijn vliegtuig op te



een commandocentrum in een betonnen bunker zonder ramen dat instaat voor het controleren van alle vliegactiviteiten op en ver buiten de basis. Wel te verstaan het controleren van alle informatie en gegevens die betrekking hebben op de operaties en het vlieggebeuren, want de luchtverkeerscontrole zelf is uiteraard in handen van de 'Air Traffic Control' (ATC) verkeerstoren en de Radar Approach Control (RAPCON).

De dagelijkse controle omvat de planning van de drie vliegende smaldelen, de kwalificatiecategorie van de piloten, de uitrusting van de vliegtuigen, de beschikbaarheid van de 'standby airfields', de opvolging

starten. De squawk is een code die hij in zijn vliegtuig ingeeft, waarna zijn vluchtgegevens worden gekoppeld aan de 'blip' op het radarscherm. Zo worden zijn positie en intenties zichtbaar voor de ATC-diensten, zelfs tot bij BELGA RADAR in Semmerzake. Eens de motor opgestart en de navigatie ingevoerd, schakelt de piloot over op de frequentie van de luchtverkeerstoren en is hij klaar om richting de startbaan te taxiën en zijn missie te beginnen.

Dagelijks "openen" en "sluiten" wij de vliegbasis binnen de opgelegde 'Flying Window'. We zijn ook verantwoordelijk voor het oproepen van het nodige personeel bij pannes tijdens en buiten de diensturen. Wij staan eveneens in voor

de dringende communicatie met onze detachementen in het buitenland en de coördinatie van de vluchten heen en terug.

Niet onbelangrijk is de rapportering van onze 'base status' in al zijn hoedanigheden naar de hogere commando's, zowel nationaal als internationaal. En last but not least is de uitvoering van onze QRA-rol, waarover later meer. Nu de winter voor de deur staat nog even melden dat ook het uitvoeren van het sneeuwplan vanuit de WOC wordt gecoördineerd. Geen sinecure wanneer we met onze QRA 'On Status' zijn. Om dit allemaal tot een goed einde te brengen werkt het WOC-personeel nauw samen met de andere commandocentrales, zijnde de Staf van de Wing, het Maintenance Operations Center (MOC) en het Security Control Center (SCC).

De WOC is sinds zijn aankomst in Kleine-Brogel in 1982, alle dagen van het jaar 24 uur op 24 'bemand'. Dit laatste is eigenlijk niet meer het juiste woord want sinds een tiental jaren tellen we ook enkele vrouwen in onze rangen.

De reden voor die 24-uurs paraatheid ligt historisch bij de dreiging van de koude oorlog in de jaren '70 en '80 en dan vooral door onze specifieke QRA-rol. Toen de wereldpolitiek in 1989 veranderde met de val van de Berlijnse Muur, werd die werking wat in vraag gesteld maar door de aanwezigheid van gevoelige documenten in onze kluizen, die een 2 man-concept vereisen, zijn we toch altijd operationeel gebleven. Na de 9/11-aanslag kwam daar dan terug de QRA-taak bij, maar dan in conventionele rol, die we sinds kort afwisselend met Nederland uitvoeren.

Dit was in een notepad een summier overzicht van onze belangrijkste taken en verantwoordelijkheden. Collegiale groeten uit jullie Wing Ops!

Vanwege die constante bereikbaarheid kwamen er in de loop van de jaren almaar meer taken bij. Met de opsomming van al die verschillende taken (we hebben er eerder al enkele opgenoemd) zouden we deze ganse 'Bij ons in KeeBee' wel kunnen vullen. Dat gaan we niet doen, maar je kan ervan op aan dat de lijst met kennisvoorwaarden, waaraan een kandidaat Wing Ops-medewerker moet voldoen, niet op een A4'tje past.

Ennieuwekandidaten, zowel Officieren als Onderofficieren, zijn altijd welkom, want zoals in vele diensten, zijn ook wij getroffen door het pensioenvirus. Sinds enkele jaren, en dit blijft zo voortduren tot 2024, vertrekken er elk jaar wel één of twee collega's. Afhankelijk van de achtergrond van de kandidaat duurt een opleiding gemiddeld 4 tot 6 maanden. Dus, indien jullie interesse hebben, contacteer

ons dan via e-mail of telefoon.

Hoewel dat bij alle diensten wel het geval is, heeft de informatica het werk in de WOC gevoelig verlicht. In het begin van mijn loopbaan (1984) werd alles manueel in verschillende logboeken en rapporten ingeschreven en op imposante "Totes" (situatieborden) genoteerd. We deden toen gemiddeld 120 sorties per dag. En sorties, dat zijn dus vluchten! We hadden toen een team van 6 Officier-piloten en 12 Assistenten waarvan er dagelijks 6 aanwezig waren. Twee ervan stonden constant aan de Totes de details op te schrijven. Deze oude Totes zijn nog altijd te bezichtigen in de bunker van 31 Sqn, op afspraak wel te verstaan. Tijdens de verbouwing van de huidige Wing Ops, heeft de WOC namelijk drie jaar van daaruit gewerkt.

Nu 35 jaar later telt de Wing Ops meer dan 20 schermen en systemen om al die informatie te verwerken of binnen te krijgen. Een kleine opsomming; ALCS, ASM, ICC, IDCN, LARA, NNCCRS, SDN, SEROS, SOSA, STU II, WAN, enz... En dan hebben we het nog niet gehad over de vijf verschillende radiosystemen. Het heeft lang geduurd, maar onze controlezaal begint hoe langer hoe meer gelijkenissen te tonen op wat je dikwijls in de film ziet. Onlangs zei zelfs een geautoriseerd bezoeker dat, met een beetje verbeelding, het hem deed denken aan de bridge van de USS Enterprise uit Star Trek.

Een normale 24-uurs bezetting bestaat uit een Wing Ops Officier en maximum twee Wing Ops Assistenten, waarvan één de dayshift voor zijn/haar rekening neemt. Samen met het Transmissie centrum (CTR) zitten er in het grote gebouw dus maximaal 5 personeelsleden die met een speciaal badgesysteem toegang krijgen. Maar in geval van een crisissituatie, zoals een Post Crash Management (PCM) en tijdens oefeningen loopt dat aantal vlot op tot een 80-tal gebruikers. Want dan komen de Base Commander en zijn groepscommandanten zich installeren in hun voorziene lokalen met alle communicatievoorzieningen, en worden alle operaties van hieruit geleid.

Sinds enkele jaren hebben we ook 'ogen' gekregen, in de vorm van enkele camera's op strategische punten, die we van hieruit kunnen bedienen, wat betreft richting en zoom. Dat heeft zijn nut al meerdere malen bewezen tijdens incidenten met vliegtuigen en zelfs voertuigen op de MT-weg.

Dus wees gewaarschuwd als je eens een plasje pleegt: 'In the Wild Open'.

Big Brother is watching You.

En we hebben het al meerdere malen gezien, geloof me.

1SM D.S.

WOC Officier

KeeBee Infra & Vlieggroep renoveren samen

Oudste briefingzaal 'Base Ops' krijgt make-over

Een zeer geslaagde transformatie!

Tijdens een meeting op 3 oktober 2016 kwamen de 'Flight Commandant' van onze lokale infrastructuur (Ops Infra) 10W TAC en de toenmalige commandant van de vlieggroep (OSN) 'Scalle' overeen om een renovatieproject te lanceren voor de briefing-room van de stafblok van de vlieggroep (VGp). Dit oudste gebouw met

bloknummer 66 - beter bekend als 'Base-Ops' - was toen weliswaar nog onzeker over zijn verdere voortbestaan gezien de mogelijke plannen tot integratie in een toekomstige nieuwe ATC-toren. Het was dus eerst afwachten op een werkbezoek van onze grote chefs infrastructuur van Evere...

Op 21 december 2016 bezocht dan ook een delegatie van onze 'Generale Staf Material Resources - Infrastructuur' (DGMR C&I) de 10W TAC voor een infra-meeting op niveau 3e Echelon. Een bijhorende rondgang op de basis - van en met de specialisten ter zake - moest een correcte en doordachte behoeftebepaling van de militaire gebouwen bevestigen. Na grondig overleg werd beslist dat de bestemming van de Base-Ops ongewijzigd zou blijven, blok 66 werd op deze manier gered van de lijst "afbraak der gebouwen". Eenmaal deze kogel door de kerk werd er vrij snel groen licht gegeven voor het renovatieproject van de briefing-room, waarvan het ontwerp al kant-en-klaar was.

De transformatie van een aftandse, verouderde naar een hippe en moderne briefingroom kon beginnen. De renovatie inclusief de planning en voorbereidingen namen circa 1 jaar in beslag. Het startschot van de werken werd gegeven op 1 februari 2017 onder de vorm van een "Do-It-Yourself"(DIY) project. Dergelijk project kan enkel aangevraagd mits een gegronde motivering - in de vorm van een ondertekende nota - van onze basiscommandant (BaseCo). Bijhorend dienen er 3 prijsoffertes toegevoegd te worden voor al het benodigde materiaal. Het maximum budget voor zo'n project beloopt €2500, exclusief BTW. De lead en planning van dit project waren in handen van Ops Infra. Dankzij enkele enthousiaste helpende handen van zowel de VGp als van de MGp gingen de werken vlot vooruit. De eerste vrijwilligers van VGp startten met het strippen en leeghalen van de ruimte. De ploeg polyvalenten van Ops Infra plaatsden aansluitend zowel wanden als een verlaagde plafond in gipsplaten. Tussentijds werden andere benodigde materialen die niet in het "DIY" opgenomen werden, besteld via de militaire keten door magazijn Ops Infra. Vervolgens hebben de schrijnwerkers van onze Infra het meubilair vervaardigd & gemonteerd, houten afkastingen geplaatst en de laminaatvloer gelegd alsook netjes afgewerkt met plinten. De verfwerken werden gerealiseerd door vrijwilligers van VGp in samenwerking met de 'schilders-

sectie' (paintshop) van de MGp die samen trouwens schitterend werk afleverden. Alle electriciteitswerken zoals leidingen, verlichting, stopcontacten etc.. werden uitgevoerd door een gespecialiseerde vrijwilliger van de VGp in samenwerking met de polyvalente medewerkers van Infra.

Het uiteindelijke resultaat is prachtig, een knappe realisatie waar iedereen terecht fier op mag en kan zijn. De nieuwe, moderne en stijlvolle briefing-room in onze Base Ops is vanaf nu ter beschikking voor zowel kleine vergaderingen als grotere meetings en briefings.

Bij een trendy briefing-room hoort natuurlijk ook een propere en goed functionerende sanitaire zone, de volgende fase in de Base-Ops zal dan ook de renovatie van het oude en gebrekkige sanitaire gedeelte zijn. Dit project wordt via het 2e Echelon op het Plateau Leopoldsborg gecoördineerd en uitbesteed aan een burger firma. Base Ops is gered van de afbraak en begonnen aan een mooi tweede leven...

deftige sanitaire zone. Bijgevolg is de volgende fase in de Base-Ops de renovatie van het sanitaire gedeelte, dit project zal uitbesteed worden aan een burger firma, gecoördineerd vanuit het 2e Echelon op het Plateau Leopoldsborg.

ADJ H.J.
FIComd Ops Infra



Solo Display F16

Gizmo blikt terug op 3 succesvolle 'demojaren'

In no time van eerste display acceptance tot phase inspection van 'Blizzard'

De voorbije 3 jaren viel de beurt aan 10 W TAC voor het leveren van een ervaren gevechtspiloot voor het uitvoeren van talrijke 'demonstraties' van ons sterkste luchtwapen, de F16. Van 2015 tot 2017 vertegenwoordigde Cdt VI Tom DE MOORTEL 'Gizmo' onze Belgische luchtcomponent op tal van airshows met zijn 'F16 solo display team'. Het einde van het airshow seizoen 2017 betekende dan ook het afscheid van Gizmo en Blizzard van het F16 solo display avontuur alsook helaas het overdragen van de demofakkel aan de collega's van onze F16 zustereenheid, Florennes. Gizmo schreef hieronder zijn terugblik in het kort voor ons neer...



Foto: © COA - IPR - Moors M

De afgelopen 3 jaar had ik het voorrecht de Belgian Air Force te mogen vertegenwoordigen als F-16 display pilot. Zoals het cliché het wil, is deze periode werkelijk voorbij gevlogen. Voor ik goed en wel besepte waarmee ik bezig was bleek ons demo-toestel FA-123 'Blizzard' alweer gepland voor phase-inspection!

Het avontuur begon met een telefoontje van onze toenmalige basiscommandant Kolonel 'Polle' Desair met de mededeling dat mijn kandidatuur 'solo display piloot F16' weerhouden was. Na de initiële euforie begon de zoektocht naar "hoe gaan we dit invullen?". Een team van Maintenance Groep (MGp) vormde zich relatief vlot en voor het ontwerp van een special paint voor het gereserveerde demonstratietoestel FA-123 kon ik rekenen op de nooit aflatende steun van Johan Wolfs. Verder kreeg ik van mijn voorganger 'Grat' de historie van oude displays en een continuity book "F-16 display



Foto: © COA - IPR - Moors M

flying." Hiermee kon ik meteen aan de slag in de F16 vluchtsimulator om een eigen routine te ontwerpen.

Intussen waren de jongens van de schildersectie druk in de weer om te proberen onze ontwerpen van een 2D tekening op A4 formaatje om te zetten naar 3D op schaal van een echte F-16. Gelijktijdig liepen de gesprekken met COA/IPR om een agenda overeen te komen – wanneer doen we aan welke airshow mee – en werden we bovenal geconfronteerd met een hoop bijkomende doch noodzakelijke administratie waarbij we als team toch af en toe even moesten slikken. Beeld je even in: de hele papiermolen die je voor één ontplooiing van F16's moet in orde maken, maar dan 20 maal per jaar en dit met slechts enkele dagen tussen de verschillende uitzendingen! Gelukkige konden we ook hier rekenen op enorm veel medewerking en steun van ons 'Movement Mobility Center' (MMC) en de 'Administratieve Steun Eenheid' (ASE).



Foto: © COA - IPR - Moors M



Foto: © Paul Jongeneelen

Op 22 april 2015 was het dan eindelijk zover en vlogen we onze eerste 'acceptance vlucht' voor onze 'Air Component Commander' (ACC) Generaal-majoor Vansina. Zelfs op deze dag moesten we rekenen op bijzonder veel flexibiliteit van de MGp want FA-123 'Blizzard' diende aan de grond te blijven voor inspecties en correctief onderhoud wegens meerdere foutmeldingen. Gelukkig zorgde het Belgische weer voor enkele uren vertraging waardoor het toestel alsnog kon klaargestoomd door onze ervaren en ijverige techniekers, net 10 minuutjes voor startup! Onze ACC keek toe, zag dat het goed was en gaf ons zijn zegen om voor publiek op te treden.

Vanaf dan liep alles ineens aan hoge snelheid en rolden we van het ene airshow weekend in het andere. Het bracht een hoop praktische besommeringen met zich mee: zoals proberen op tijd valiezen te wisselen en ze dan ook nog eens op de juiste bestemming te krijgen.



Foto: © French Airshow TV

Tijdens weekends Europa doorkruisen met 2 F-16's bleek ook minder vanzelfsprekend dan ik persoonlijk had verwacht. Gelukkig kon ik hier terugvallen op de steun van enkele heel toegewijde mensen om telkens gepaste oplossingen te zoeken. Zo nam Sabrina haar collega's van AIS op sleeptouw om veel verder te gaan dan hun job description waardoor de werklust aanzienlijk verminderde. Ook de mission planning van 31 Sqn was een rots in de branding door in deze beginperiode eindeloze fuel berekeningen voor ons te maken. Dit liet ons toe regelmatig het maximum uit de reikwijdte van een F-16 in 'clean' (zonder brandstoftanks) of 'centerline' (1 extra brandstoftank) configuratie te halen.

Natuurlijk is onze display niet meteen de hoofdtak van de Luchtmacht dus op regelmatige basis vielen we van het prioriteitenlijstje van de planning van



Foto: © Rik Brebels

luchttransportmiddelen. Hierdoor moest het team telkens de nodige flexibiliteit tonen om via alternatieve opties toch op onze bestemming te raken. Het spreekt voor zich dat dit de last op de betrokken diensten binnen 10W TAC verhoogde gezien dit meestal last minute wijzigingen aan dienstregelingen met zich meebracht.

Vooral tijdens het eerste seizoen moest 'Blizzard' nog even wennen aan de wekelijkse mishandelingen. Maar opnieuw konden we telkens rekenen op MGp om een repair (technisch interventieteam) ter plekke te sturen of in KB tussen de airshows door te zorgen dat de technische mankementen verholpen werden.

Al deze fantastische steun over 3 seizoenen resulteerde in 120 ferry vluchten en 59 officiële airshows. We konden succesvol vliegen waarbij onze aanwezigheid gesmaakt werd in Noorwegen, Denemarken, Zweden, Nederland, Engeland, Schotland, Polen, Slowakije, Tsjechië, Oostenrijk, Zwitserland, Spanje, Portugal, Malta, Italië, Griekenland en Frankrijk. Gedurende héél deze periode moesten we de display slechts 2 keer annuleren wegens te slecht weer en amper 3 keer moesten we er vroegtijdig mee stoppen omwille van technische problemen. Kortom, zéér indrukwekkende cijfers die alleen aantonen hoe gedreven onze mensen zijn in het zorgdragen voor onze toestellen. Vanwege een fiere F-16 display piloot, merci team en alle personeel 10WTac.

Gizmo



Foto: © COA - IPR - Bart Rosselle



Foto: © Solo Display F16



Foto: © Aviation Photocrew

31 Squadron

Strijd boven Irak & Syrië

"SHARK 11 Clear Hot"

Sinds begin november heeft Kleine-Brogel opnieuw de leiding over de operatie "Desert Falcon". Dagelijks zijn 49 KeeBee'ers samen met 37 militairen uit andere eenheden, in de weer om de strijd tegen IS in Irak en Syrië te ondersteunen. Het is een geolied team waarin iedereen een essentiële rol heeft voor het succes van deze operatie. Dankzij de inzet van het volledige detachement kunnen onze Belgische F-16's elke dag zendingen boven Irak en Syrië uitvoeren. Hierna vind je een compacte beschrijving van een typische operationele vlucht van onze Belgische F-16's.

"SHARK 11 Clear Take-off". Op deze manier begint iedere vlucht van onze F-16's die vanuit Jordanië deelnemen aan de strijd tegen IS in Irak en Syrië. Het begin van een vlucht van gemiddeld 5 uur. Na het opstijgen controleren de piloten tal van systemen alvorens de grens met Irak over te steken, ze moeten er immers zeker van zijn dat de identificatie-, zelfverdedigings- en diverse wapensystemen optimaal werken alvorens, na 20 minuten vliegen, de grens met Irak over te steken. Vooraleer naar het operatiegebied te vliegen, worden beide F-16's in de lucht volgetankt in vooraf bepaalde zones. Hoewel een F-16 gemakkelijk 2 uur kan vliegen zonder bijtanken, is het belangrijk altijd voldoende brandstof aan boord te houden om bij onbeschikbaarheid van de tanker, te kunnen terugvliegen naar een geschikte



landingsplaats.

Na ongeveer 1 uur vliegen komen de F-16's aan in de operatiezone waar ze gedurende 3 uur, in nauwe coördinatie met de grondtroepen, verkenningsopdrachten uitvoeren (NTISR – Non Traditional Intelligence Surveillance and Reconnaissance) en zorgen voor de luchtsteun bij vijandigheden (CAS - Close Air Support). Deze

3 uur durende opdracht wordt meestal 2 maal kort onderbroken om de F-16's opnieuw bij te tanken in de lucht.

Voor de verkenningsopdracht geven grondtroepen via de beveiligde radio verschillende punten door aan de piloten waarna ze deze via de optische sensor van de F-16 (de "Sniper pod") dienen te observeren en anomalieën moeten rapporteren. Indien vijandelijke elementen gedetecteerd worden of de grondtroepen onder vuur vallen, wordt onmiddellijk overgeschakeld naar de "CAS"-procedures. Hierbij wordt via een gestandaardiseerd bericht alle relevante informatie overgemaakt aan de piloten; wat en waar is het doel, waar bevinden zich de bevriende troepen, welk type aanval wordt verwacht, etc. Terwijl de piloten deze informatie verwerken en zich voorbereiden op de eventuele aanval zal de Belgische "Red Card Holder", die vanuit het operationele hoofdkwartier in Qatar de vluchten opvolgt, het incident analyseren en indien vereist, zijn akkoord geven voor de inzet van wapens. Eenmaal de piloten 100% zeker zijn van het objectief, het akkoord ontvangen hebben



16



van de "Red Card Holder" en hun "aanvalschecklist" hebben afgewerkt, krijgen ze van de grondtroepen de toelating om het doel aan te vallen: "SHARK 11 Clear Hot". Na dit bericht begint de meest kritische fase van de vlucht en zal de piloot de effectieve aanval inzetten. Een moment waarop de piloot continue alle parameters moet blijven controleren alvorens de "Master Arm" knop te activeren en het wapen af te werpen. Momenten die voor menig piloot voor altijd in hun geheugen gegrift blijven staan.

Doorheen dit volledige proces staat het vermijden van "Collateral Damage" centraal. De potentiële nevenschade wordt in eerste plaats geminimaliseerd door het gebruik van precisiegeleide wapens (Laser- of GPS geleid). Dankzij de "video datalink" van onze optische sensor krijgen de grondtroepen dezelfde beelden te zien als in de F-16 die zich op +/- 5 Km van het doel bevindt en krijgt de piloot via de radio de bevestiging dat zijn systeem op het correcte objectief gericht staat. Bij het afwerpen van GPS-geleide munitie is er een zéér strikt communicatieprotocol waarbij alle coördinaten minutieus moeten herhaald worden op de radio, teneinde het risico op fouten door miscommunicatie uit te sluiten. Het risico op nevenschade kan eveneens vermeden worden door het functioneren van de munitie aan te passen. Door



de munitie bijvoorbeeld enkele meters onder de grond te laten ontploffen zijn de effecten hiervan aanzienlijk veel kleiner en worden beschadigingen aan structuren die niet geraakt mogen worden, vermeden. Tenslotte zijn er in de meest kritische zones permanent vanop afstand bestuurde vliegtuigen (RPAS – Remotely Piloted Air Systems) in de buurt, die het doel mee observeren en het risico op nevenschade mee helpen inschatten. Indien er gedurende dit proces enige twijfel ontstaat, is de regel voor de piloten zéér simpel "If there is doubt, there is no doubt",... bij twijfel is er geen twijfel en wordt de aanval afgeblazen!

Hoewel de voorziene duur van de "on station time" normaal 3 uur bedraagt, is het mogelijk dat deze verlengd wordt teneinde een continue luchtsteun te garanderen. Dit gebeurt in functie van de situatie op de grond en de aanwezigheid van andere gevechtsvliegtuigen in de buurt. Eenmaal de F-16's de toestemming krijgen om hun operatiezone te verlaten, vliegen ze terug richting Jordanië, om uiteindelijk na ongeveer 5 uur vlucht veilig te landen.

Na de landing stelt het "Intel" personeel een gedetailleerd verslag op van deze volledige vlucht. De opnames van de eventuele inzet van wapens worden nauwgezet geanalyseerd door de piloten en gevalideerd door de detachementscommandant. Het verslag en de videobeelden van het gebruik van wapens wordt vervolgens verstuurd naar de diverse Belgische en internationale hoofdkwartieren van waaruit de operaties geleid en gecoördineerd worden.

Onlangs heeft ODF de kaap van 9.000 vlieguren boven Irak en Syrië bereikt. Onze F-16's hebben doorheen de voorbije jaren een significante bijdrage geleverd aan het verdrijven van IS uit Irak en Syrië. Iedereen die deze zending rechtstreeks of onrechtstreeks ondersteund heeft, mag oprecht trots zijn op zijn bijdrage.

"Tiger Tiger Tiger"

Detachementscommandant ODF 17-11



17

Foto's: © 31 Squadron



349 (F) Squadron

EAPM 2017

'Enhanced Air Policing Mission' boven de Baltische staten

Op 4 september heeft de Belgische luchtmacht het bevel van de 'Quick Reaction Alert' (QRA) overgenomen van Spanje en is het aan zijn zevende rotatie luchtbeveiliging begonnen in de Baltische Staten 'Enhanced Air Policing Mission', kortweg EAPM is een opdracht waar alle NAVO-luchtmachten aan deelnemen om samen de integriteit van het NAVO-luchtruim boven de Baltische staten te vrijwaren. Het is dus een collectieve opdracht die in vredetijd wordt uitgevoerd..



(2 piloten, 2 crewchefs, 2 brandweermannen en 1 ops-assistent). Daarnaast zijn er nog een 40-tal techniekers die ervoor moeten zorgen dat de vliegtuigen ten allen tijde gebruiksklaar zijn.

Qua infrastructuur hebben de Esten een gebouw gemaakt dat helemaal aangepast is aan de QRA-taak. De piloten hebben elk vlak naast hun kamer twee vliegtuigen klaarstaan, zo moeten ze slechts 10 meter lopen vooraleer ze kunnen opstarten. Tijdens de week is er dagelijks een trainings-scramble (een scramble betekent dat de piloten zo snel mogelijk moeten opstijgen) voorzien voor de training van de piloten en van de Estse luchtgevechtsleiders. Het is ook mogelijk dat een trainingsmissie wordt omgezet naar een echte onderschepping indien er een toestel het luchtruim boven internationale wateren verlaat zonder de juiste toestemming of contact met de luchtverkeersleiding. De vliegtuigen die tot nu toe onderschept werden, zijn vooral Russische gevechtsvliegtuigen, transporttoestellen en bommenwerpers.

Ter gelegenheid van de oefening werden stukken luchtruim gecombineerd om 1 grote trainingszone voor alle vliegtuigen te maken. Om u een idee te Dit jaar is de uitvalsbasis Ämari, in Estland (gelegen op ongeveer 50 kilometer van de Estse hoofdstad Tallinn). Hier staan tot het einde van het jaar vier gewapende Belgische F-16's 24/7 op stand-by. Er wordt gewerkt in een 24Hr-shift systeem met twee teams bestaande uit zeven mensen

De autoriteit die beslist of er al dan niet 'gescrambled' moet worden is het 'Combat Air Operations Centre' (CAOC) van de NAVO, te Uedem (Duitsland). Een echte scramble wordt een Alpha-scramble genoemd. Wanneer het alarm gaat in het QRA-gebouw, moeten de piloten zich zo snel mogelijk aankleden en naar de vliegtuigen lopen ten einde in een zeer korte tijdspanne te kunnen opstijgen. Eens er contact is gelegd met de luchtverkeersleiders worden de piloten via de kortste route naar het te onderscheppen toestel gestuurd. Eenmaal aangekomen, wordt de staartrij van het toestel doorgegeven

en desgevallend ook het type bewapening. Nadien worden er nog enkele foto's gemaakt die verder zullen geanalyseerd worden door het grondpersoneel.

Van 4 september tot midden oktober heeft de Belgische QRA 21 trainingsmissies en 12 echte scrambles gedaan. Begin januari komt de Italiaanse luchtmacht naar Estland om de EAPM-opdracht over te nemen. Dan zullen de vier Belgische F-16's terugkeren naar België.



Foto's: 349 Sqn

VS Gp: Familiedag Strike Security/ Force Protection

Kennismaking met de basis in verbondenheid met de collega's

Mooi initiatief op vraag van de werkvloer

Onder impuls van AJM Geert OOSTERBOSCH werd sinds lange tijd opnieuw een familiedag georganiseerd voor het personeel van het Smaldeel Strike Security en het Smaldeel Force Protection. Tijdens de traditionele activiteiten op de basis staan beide smaldelen stevast in voor de veiligheid. Op zulke dagen kan het personeel dan ook niet deelnemen aan de georganiseerde evenementen. Zo is het idee ontsproten voor de organisatie van een eigen familiedag tijdens een 'rustiger' weekenddag. Met meer dan 400 bezoekers kijken we trots terug op een zeer gesmaakt evenement.



Het initiatief kwam er op vraag van de werkvloer. De opzet van de familiedag was duidelijk: dit evenement moest de familieleden laten kennis maken met de Wing en de collega's in een aangename en ontspannen sfeer. Ook secundaire effecten zoals verbondenheid, betrokkenheid en kameraadschap zijn tenslotte van onschatbare waarde in de bepaling van de objectieven!

De eenheidsadjutant richtte een 'organisatiecomité' op, samengesteld uit vrijwilligers van de diverse flights wat het draagvlak ten goede kwam. Door het hoge operatietempo en de vele oefeningen werd initieel gerekend op een 200-tal bezoekers, het enthousiasme overtrof onze verwachtingen en we noteerden een 400-tal deelnemers! Ondanks de toch niet geweldige weersvoorspellingen waren de weergoden de organisatie nochtans zeer gunstig gezind. Onder een stralende zon sippelden vanaf 11u00 de eerste collega's met hun familieleden binnen. Aangezien beide smaldelen samengesteld zijn uit een

relatief jonge populatie, werd de nodige kinderanimatie voorzien. De allerkleinsten konden zich laten grimeren waardoor de omgeving rond het Hof Bergendal al snel bevolkt werd met 'poezen', 'tijgers' en 'beertjes' die zich konden uitleven op de verschillende springkastelen. De oudere kinderen lieten zich volledig gaan op de koordenpiste, die voor de gelegenheid werd geïnstalleerd door onze 'Rode Cordées'.



De Military Working Dogs (MWD) mochten natuurlijk niet ontbreken op de familiedag. Tijdens de demonstratie met de patrouillehonden werden gehoorzaamheidsoefeningen en 'pakwerk' uitgevoerd. De 'durvers' onder het publiek kregen de gelegenheid om zelf in de ring te stappen en de kracht van deze honden te ervaren door zelf een bijtmouw aan te trekken en te fungeren als pakwerker. De tweede demo was iets specialer: één van de Explosive Detection Dogs (EDD) - een border collie - kan ook schapen drijven, de taak waarvoor dit ras ook oorspronkelijk werd gefokt. Dit verrassende en vermakelijke schouwspel werd door het publiek enorm gewaardeerd.



De aanwezige gasten kregen ook de gelegenheid om een bezoek te brengen aan de F16-bewapeningsloods. Onder deskundige leiding van Herwig Delvaux (Public Relations - gids 10W TAC) konden de bezoekers ons alom bekende gevechtstoestel van heel dichtbij bewonderen en kregen ze de nodige uitleg over onze F16 en zijn bewapening. Daarnaast kon het publiek ook genieten van demo's

uitgevoerd door de brandweer (met onder andere hun indrukwekkende 'Panther'). Ook was er een mogelijkheid om mee te rijden met onze gepantserde terreinwagens 'LYNX'.



Tot slot werd ook het in gebruik zijnde materiaal en de wapens tentoon gesteld, met onder meer de nieuwe SCAR-L, SCAR-HPR, MINIMI MK2 en de LYNX met het Self Protection System (SPS). De SPS is een automatisch wapen dat vanuit het voertuig bediend wordt en zeer efficiënt bij dag en nacht kan ingezet worden. De muziek en de catering werd verzorgd door eigen personeel, bijgestaan door twee frietmobielen. Rond 19.00 werd de familiedag afgerond en liep de Admin Zone weer stilaan leeg.

De eerste familiedag was een groot succes! Het organisatiecomité en haar helpers mogen terecht fier zijn op deze prestatie. Volgende afspraak: zaterdag 2 juni 2018!



Verdedigings- en steungroep

AMPT 10 W TAC ontplooit in Tacoma (USA) *(vervolg artikel AMPT van vorige editie)*

Mobility Guardian 2017: training in internationaal kader onder de meest realistische omstandigheden

De naam ‘Mobility Guardian’ doet waarschijnlijk voor velen in KB geen belletje rinkelen. Niet zo verwonderlijk want dit type oefening is voornamelijk georiënteerd naar de transportwereld. Desondanks heeft een Air Mobile Protection Team (AMPT) van KB de voorbije zomer hieraan deelgenomen te Washington (VS), meer bepaald Tacoma (Joint Base Lewis-McChord). Ze telde meer dan 30 verschillende participerende naties, goed voor een 650-tal niet-VS militairen, 4.000 Amerikanen en meer dan 65 vliegtuigen.

Het AMPT team van KeeBee, bestaande uit 4 vrijwilligers, 1 onderofficier en 1 officier, reisde samen met een detachement van de 15 Wing dat ook met één van hun C-130’ s deelnam. Uiteindelijk werd ervoor geopteerd om ons team onder de Tactical Control (TACON) van het Britse Royal Air Force (RAF) Regiment te plaatsen, dat met een hele compagnie deelnam. Hun secties waren een mix van Force Protection (FP)-personeel, RAF Police (militaire politie), reservisten, snipers en waker-hondenmeesters, samen heel veel ervaring dus. M.a.w. we zouden niet op de Belgische C-130 oefenen, maar op vliegtuigtypes van de andere deelnemende landen.

Bij aankomst werden we meteen ondergebracht in het tentenkamp van de RAF. Nadat we van onze jetlag waren verlost, begon de training samen met de RAF en een half peloton Australiërs. Deze ‘cross-training’ was nodig, want we zouden tot op het laagste tactische niveau samenwerken. Gezien de te verwachte hoge temperaturen werden ook acclimatisatie-trainingen ingelast terwijl we onderling info uitwisselden over onze wapens. We kregen ook de mogelijkheid om Amerikaanse Phoenix Raven teams aan het werk te zien waaronder ook enkele van onze ex-collega’s van de 701MUNSS (zie foto).



De oefening werd opgebouwd rond een uitgebreid en zeer gedetailleerd intel-scenario. De geïntegreerde intel-cel van de RAF-compagnie zorgde hier voor een grote meerwaarde. Alle groeperingen en naties waren fictief, maar het was duidelijk dat deze geïnspireerd waren door hedendaagse conflicten in het Midden-Oosten. Na enkele dagen training werden we naar Lake Moses ontplooid, een verlaten luchtmachtbasis met nagenoeg geen voorzieningen. Het maakte deel uit van de oefening om op zo’n vliegbasis een transport hub te creëren. Onze ontplooiing werd voorafgegaan door een insertie van de 82nd Airborne Division die om middernacht met een 500-tal para’s en tientallen Strykers (infanterievoertuigen) het vliegveld ontzetten. Wij werden onmiddellijk nadien door de Britse A400M Atlas afgezet.



Eerste taak was om het vliegveld operationeel te krijgen, uiteraard mét de nodige bescherming. Onze ervaring met ‘Flight Line Security’ kwam hierbij zeker van pas. Dagelijks haalden we temperaturen boven 40 °C, met uitschieters tot 50 °C. Dit bleek een prima training voor inzet in

conflictgebieden waar we momenteel actief zijn en waar een soortgelijk klimaat heerst. Het was opnieuw ‘back to basics’, leven ten velde, 2 weken op gevechtsrantsoenen en zonder douches, maar dat hoort er uiteraard ook bij.



Na het paraat stellen van troepen en materiaal volgden de acties elkaar in snel tempo op. Verschillende (fictieve) bevolkingsgroepen hadden humanitaire hulp nodig, maar gezien de onstabiele regio’s hadden ook de vliegtuigen bescherming nodig, dé reden waarom AMPT’s werden opgericht. We kregen dagelijks een missie opgelegd waarover we de dag voordien werden gebriefd. Ons team werd telkens versterkt door een Brits of Australisch team. De teamleader kreeg de mogelijkheid om voor het vertrek inlichtingen in te winnen en zijn samengesteld team nog enkele repetities te laten uitvoeren.



De ‘missies’ waren heel uiteenlopend, gaande van goederen leveren of VIP’s beschermen tot gevangenen afleveren en dat met verschillende type vliegtuigen (Zuid-Koreaanse C-130H of Britse A400M). Coördinatie met de crew was hierbij heel belangrijk, aangezien ook zij betrokken werden bij de tactieken. Zo bestaat de ‘power on brakes’ waarbij de piloot de engine power van het toestel verhoogt terwijl hij de remmen indrukt. Door deze actie wordt een grote mensenmassa die het vliegtuig nadert, gehinderd of uiteen gedreven. Dit geeft de piloot de kans om weg te taxiën. Helaas werden sommige

vluchten wegens technische problemen verplaatst of geschrapt, maar ook dát kan in realiteit gebeuren. Doorheen deze AMPT-missies bevestigden zowel de RAF, de Australiërs als de verschillende air crews dat onze opleiding en training van een hoog niveau zijn.



Naarmate de oefening vorderde, evolueerden we naar een Non-Combatant Evacuation Operation (NEO). We bereidden ons dus voor op het controleren en evacueren van een 100-tal burgers. Hierbij bood onze None Lethal Weapons (NLW)- capaciteit een grote meerwaarde. Dit werd opgemerkt door onze internationale collega’s, die deze capaciteit in de toekomst ook wilden opnemen. Niet alle bevolkingsgroepen werden voor de evacuatie toegelaten en dit zorgde uiteraard voor spanningen. Aan een van de toegangspoorten brak plots een manifestatie uit, waarbij het team onderdeel werd van het ‘crowd and riot’-dispositief. Uiteindelijk konden we alle bedreigingen pareren en werden de burgers geëvacueerd. Voor ons betekende dit het einde van de oefening, met aaneensluitend een terugvlucht met een Amerikaanse C-17 Globemaster naar Tacoma.

Eens ter plaatse volgde het onderhoud van het materiaal en uiteraard een verbroederingmomentje met onze Britse en Australische collega’s. De Belgische inzet werd enorm gewaardeerd. Onze Techniques, Tactics and procedures (TTP’s) bleken zo efficiënt dat de RAF hun basisvorming AMPT aan deze van de Belgische standaard willen aanpassen. Die nacht sloten we aan bij de rest van het detachement van de 15 W en konden we genieten van een welverdiende douche en een nacht slapen in een écht bed.

Deze oefening gaf ons de kans om in een internationaal kader te trainen, onder de meest realistische omstandigheden, met verschillende vliegtuigen en onder het commando van een andere natie. Ons team deed hierbij de nodige ervaring op die eventueel van pas kan komen tijdens een mogelijke inzet volgend jaar in Mali.

Luitenant Mortier Lorenzo



Rescue The Rangers

VS Gp vrijwilliger Peter Dasseville ontplooit in Congo

Twee weken die een leven lang bijblijven!

Bij het openen van mijn militaire mailbox ergens in april 2017, was de nieuwsgierigheid groot bij het zien van een e-mail van LtKol VAN ROMPAY A. en Kapt DE RAES M. Zij zochten monitoren 'Tactical Combat Casualty Care' (TC3) voor een vrijwilligersproject in het Virunga park in de Democratische Republiek Congo. Na een nachtje slapen (een vliegticket heen en terug naar Goma, een visum en wat reisgeld zijn toch een serieuze hap uit uw persoonlijk budget) en met de steun van mijn smaldeelcommandant (afspraken rond planning persoonlijk verlof) besloot ik deel te nemen aan het unieke project 'Rescue The Rangers'.



'Rescue The Rangers' vindt zijn oorsprong in het VRT 'één' programma 'Flying Doctors'. In dit programma toont men het werk van een aantal vrijwillige spoedartsen die actief zijn in het Virunga Park. Via hen namen militaire spoedartsen het initiatief om de parkwachters (geen militairen) ter plaatse op te leiden in het concept TC3. Het doel bestaat erin de 'Rangers' de kneepjes van TC3 bij te brengen en hen uit te rusten met het nodige medische materiaal om hun overlevingskansen te vergroten. De voorbije 15 jaar stierven maar liefst 153 Rangers bij het uitvoeren van hun opdracht: het Virunga Park te beschermen tegen stropers en rebellen!

Begin mei vertrok een ploeg van vier personen naar Goma, vanwaar een avontuur startte dat me twee weken begeesterde. Samen met een gewapende escorte - als militair zelf ongewapend zijn en toch een gewapende escorte langs u lopen hebben, is best een vreemde ervaring - zette de ploeg na een overnachting in Goma koers richting Rumangabo, zowat de hoofdzetel van het Virunga Park. Vanuit Rumangabo voert men vooral ondersteunende taken uit (oa. de beveiliging van toeristen tijdens hun transit in het gebied) en is het Senkwekwe Center (opvangcenter voor wezengorillas die uitgestoten worden) gevestigd.



Ondanks de weinige voorbereiding en coördinatie vooraf - vertaling van de lessen (Frans), wie geeft welk onderdeel, wat is de verdeling theorie en praktijk...- bleken de Rangers na de eerste lesdag heel enthousiast te zijn over de nieuwe materie die ze aangeleerd kregen.

De volgende halte was Bukima. Nadat deze Rangers hun TC3-opleiding gekregen hadden, was het de beurt aan het team om les te krijgen over de werking en de leefomstandigheden van deze met uitsterven bedreigde diersoort. De volgende dag kon de groep mee op bezoek bij de berggorillas. Dergelijke bezoeken zijn strikt gelimiteerd in aantal en tijd ter bescherming van deze grote jongens. Na een tocht van twee uren en een beetje zoeken, arriveerde het team bij 1 van de 4 families berggorillas die in het Virunga park leven. Het bezoek duurde amper een uurtje maar was indrukwekkend

genoeg om een leven lang bij te blijven, King Kong bestaat echt!



Na een dagtrip bereikte het team zijn volgende bestemming, Rwindi. Ten tijde van wijlen President Mobuto was dit de grootste trekpleister voor het uitvoeren van jacht- en safaritochten. Ruïnes van een groot hotel met logementsblokken voor de voormalige president en zijn VIP gasten getuigen van dat tijdperk. De lokale Rangers werken in deze regio in een QRF-systeem. Tijdens de lessen laten ze duidelijk merken dat de aangeleerde skills hen zeker meer overlevingskansen zullen geven. Ook hier dus enkel gemotiveerde cursisten.

De volgende verplaatsing verliep voor een groot stuk over het water met de oversteek van het Lake Edward naar het opleidingskamp van Ishango, opnieuw een mooie ervaring. De Rangers worden vooral opgeleid door Belgische en Franse ex-militairen. Drie pelotons waren op dat moment bezig aan hun zes maanden durende opleiding, die ook allen gevormd werden in het TC3 domein. Het merendeel van de in totaal 163 gevormde Rangers tijdens onze tocht in Congo gebeurde dan ook in Ishango.

De laatste halte in Lulimbi werd wegens veiligheids-overwegingen geannuleerd. In deze regio zijn er namelijk regelmatig incidenten met de 'ma-mai', een term die gebruikt wordt voor een commune/militie groep van welk aard of oorsprong dan ook. Hier gaat het vooral over restanten van de oorlogen in de Kivustreek (Hutu's en Tutsi's die niet willen ontwapenen).

De terugvlucht van Ishango naar Rumangabo met een ULM vliegtuig, waarbij het team zich kon vergapen aan de pracht en praal van de lokale natuur en landschappen, was andermaal een moment om in te kaderen. De vrijgekomen tijd werd ingevuld met de beklimming van de Nyiragongovulkaan. Na een tocht van zes uren naar een hoogte van 3470m wachtte een betoverend zicht in de krater. Het mooiste zicht is er echter tijdens de nacht, waarbij het rood/oranje actieve lavameer danst in de krater, zonder meer een machtig spektakel en een 'voetjes op de grond moment'.

Het idee een goed doel gesteund te hebben, kennis door te geven, avontuur te beleven, de eerste kennismaking met 'zwart' Afrika beleefd te hebben, de prachtige natuur en de grootsheid van het land bewonderd te hebben, de basic leefomstandigheden ondergaan te hebben, en de fijne samenwerking met het team, geven mij een enorme voldoening en doen mij besluiten dat dit een meer dan geslaagde onderneming was.

Rescue The Rangers:

Je kan dit project steunen door de FB pagina te liken en te delen;

Crowdfunding om materiaal aan te kopen <http://www.yeee-haaa.com/rescue-the-rangers> ;

TC3 monitoren kunnen zich aanbieden voor een volgende trip (goeie kennis Frans).



Bij ons in KBAM

Het Kleine-Brogel Air Museum

Evolutie van de schietstoel in de schoot van de 10de Wing (Deel 2)

In de editie van "Bij ons in Kee Bee" van juli 2016 gaven we het relaas van de oprichting van het KBAM alsook de werking ervan. In de huidige edities zoeken wij bepaalde deelaspecten (personen, organisaties, materiaal, feiten...) uit de historiek van de 10W TAC summier te belichten. Voor meer diepgaande informatie of opzoekingen ben je altijd welkom in het KBAM.

"EJECT!EJECT! EJECT!"

Evolutie van de schietstoel in de schoot van de 10de Wing (Deel 2)

In de "Bij Ons in Keebee" van juli 2017 hebben we de algemene evolutie van de schietstoelen tot en met WO II bekeken, gevolgd door een gedetailleerde beschrijving van de stoel in gebruik op de Thunderjet E/G. Tegelijkertijd volgden we de evolutie van de Martin-Bakerstoelen op dat ogenblik in gebruik op de Engelse toestellen binnen de Belgische Luchtmacht (Gloster Meteor en Hawker Hunter). In dit tweede deel behandelen we de schietstoelen in de 10 Wing na de Thunderjetperiode.

F-84 F Thunderstreak

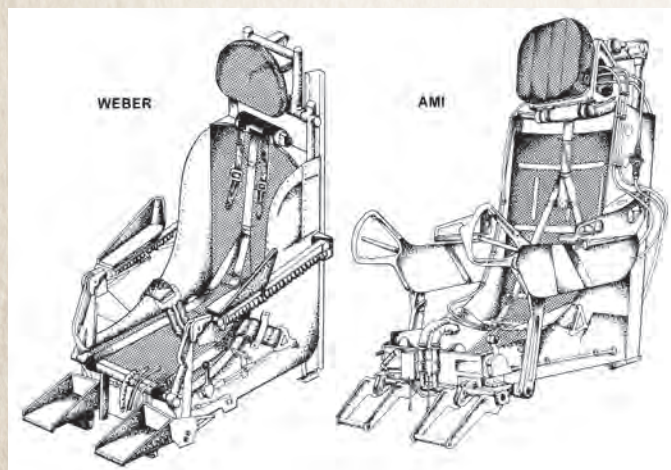
In 1954 wordt de Thunderstreak gekozen als de standaard jager-bommenwerper om de Thunderjets binnen de NAVO-Luchtmachten te vervangen. Eind maart 1956 landen de eerste F-84F's in Kleine-Brogel. In het kader van het MDAP (Mutual Defence Assistance Program) worden aan de Belgische Luchtmacht initieel 180 toestellen met "Block"-nummers 30, 35, 40, 46, 51, 56, 61, 66, 71 en 76 geleverd (uitgeleend). In april/mei 1958 komen daar nog eens 17

toestellen bij, rechtstreeks uit de depots van de USAF, met "Block"-nummers 30 tot 40. Deze "Block"-nummers zijn groepen van geproduceerde toestellen die volgens eenzelfde configuratie zijn gebouwd. Per "Block" worden geleidelijk op de productielijn bepaalde modificaties, dito verbeteringen, toegepast. Sommige van deze modificaties worden dan eventueel later bij een grote inspectie op de oudere "Blocks" uitgevoerd.

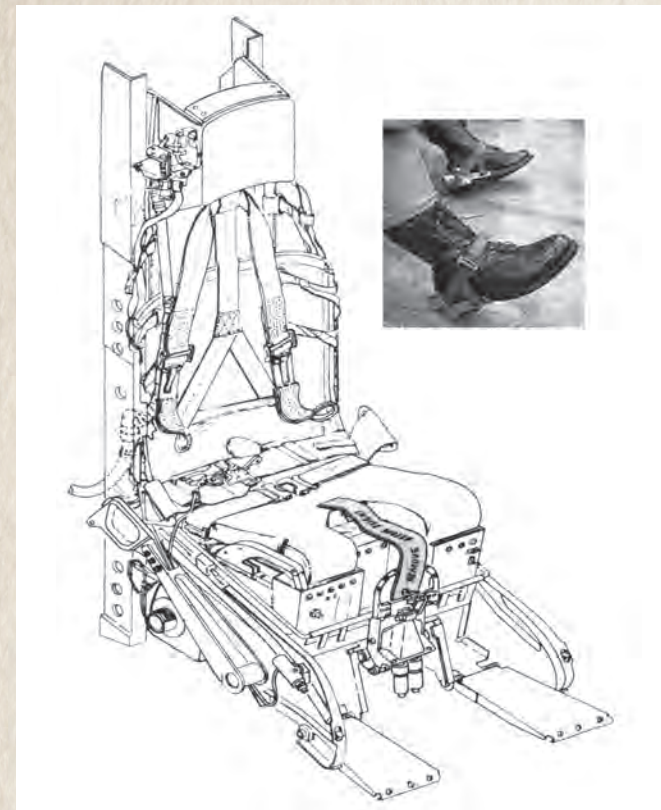


Eerste schietstoel van XF-104 en F-104A van Stanley Aviation Inc, die naar onder werd uitgeschoven.

De "Blocks" 25 tot en met 50 worden initieel uitgerust met dezelfde Weber-schietstoel van de Thunderjet. De latere "Blocks", 55 en hoger, worden uitgerust met een nieuwe stoel gebouwd door AMI (Aircraft Mechanics Incorporated), eveneens in opdracht van Republic. Bij de Weber-stoelen kan men het afschieten van de canopy en de uitschieting enkel activeren met de rechterhandgreep, terwijl de linkerhandgreep dient om de riemen aan te trekken. Bij de stevigere AMI-stoelen kan het afschieten van de canopy en uitschieting met elk van de beide handgrepen geactiveerd worden. De riemen worden automatisch aangetrokken. Het is duidelijk dat een vloot vliegtuigen, uitgerust met twee



De Weber en AMI schietstoelen van de Thunderstreak.



C-2 schietstoel van F-104G met sporen aan de voeten.

types schietstoelen, de vliegveiligheid zeker niet bevordert. Deze toestand zal echter blijven bestaan tot 1972 wanneer de laatste F-84 F's Thunderstreak en RF-84 F's Thunderflash (deze laatste enkel met Weber-stoelen uitgerust) uit gebruik worden genomen. De prestaties van beide stoelen zijn ongeveer identiek. Na de uitschieting moet de piloot immers nog steeds manueel dezelfde acties uitvoeren zoals op Thunderjet vooraleer hij veilig aan zijn parachute hangt: zelf de gesp van de riemen losmaken, de stoel wegduwen en de parachute zelf openen. Zoals op de Thunderjet wordt daarom een minimum uitschiethoogte van 2000 voet aangeraden.

Vanaf 1959 worden tijdens "Mid Life Updates" beide types stoelen aangepast. Het afvuursysteem met een explosieve lading wordt vervangen door een systeem met een raketmotor. De opening van de riemen en de separatie stoel-piloot worden automatisch. Daarenboven wordt een klein remparachutesysteem (Seat Drogue Chute) gemonteerd aan de onderkant van de stoel om de separatie stoel-piloot te vergemakkelijken. De rugparachute voor de piloten worden vervangen door een type geproduceerd door EFA, het nieuwe standaard type in de Luchtmacht. De opening van de parachute na de separatie stoel-piloot wordt geautomatiseerd. Deze parachute wordt ook uitgerust met een barometrisch systeem om de opening bij een uitschieting op grote hoogte uit te stellen tot 14.000 voet. Al deze modificaties maken dat de stoel nu ook kan gebruikt worden op lage hoogte. Voor een veilige uitschieting vanaf

de grond is echter een minimum snelheid van 120 knopen vereist, wat maakt dat de slaagkansen in de landingsfase of juist na het opstijgen toch marginaal blijven.

De Duitse alsook de Noorse Luchtmachten verkiezen in die periode echter de Weber- en AMI-stoelen op hun (R) F-84 F's te vervangen door de Martin-Baker GT 5. Buiten het feit dat de parachute deel uitmaakt van deze stoel en alles volledig automatisch verloopt, verlaagt de minimum snelheid voor een uitschieting op de grond naar 90 knopen.

F-104G Starfighter.

Nadat vanaf 1963 Beauvechain is omgeschakeld, landt op 6 april 1964 de eerste F-104G te Kleine-Brogel. België heeft 100 enkelzitters en 12 tweezitters van dit toestel aangeschaft als vervanging van de CF-100 in Beauvechain en de F-84 F in Kleine-Brogel. De F-104 G(ermany) is een afgeleide van de F-104 C van de USAF, speciaal aangepast voor de vereisten van de Duitse Luchtmacht in het kader van hun moderniseringsprogramma eind jaren vijftig. Na de Duitsland kiezen een groot deel van de Europese landen hetzelfde toestel in het kader van de standaardisatie binnen de NAVO.

Het feit dat de F-104 een snelheid van Mach 2 kan bereiken plaatst de ontwerpers voor een grote uitdaging inzake schietstoel. Op het prototype (XF-104) van de F-104 A dachten ze de oplossing gevonden te hebben in een schietstoel van Stanley Aviation Inc. die langs onder wordt afgeschoten, dit om bij zeer hoge snelheid een botsing met het T-vormig verticaal staartvlak te vermijden. In de praktijk blijkt dit echter geen ideale oplossing, zeker niet op lage hoogte, en vanaf de F-104 C worden de toestellen uitgerust met de nieuwe Lockheed C-2 schietstoel.

Op de C-2 draagt de piloot nog altijd een rugparachute. Aan de hielen draagt hij sporen die hij bij het instappen moet vastklikken aan twee kabels die onderaan uit de stoel komen. Indien de piloot gebruik moet maken van de schietstoel, moet hij slechts aan één hendel trekken op voorkant van de stoel. Vanaf dat ogenblik treedt het volledig automatisch systeem in werking. De schouderriemen worden aangetrokken en de voeten worden door de kabels en de sporen tegen de stoel getrokken. Tegelijkertijd wordt de canopy afgeworpen en start de raket van de stoel. Aan elke kant van de stoel klappt een kniebeschermer naar voor die, samen met een net, een soort cocon vormen om armen en benen van de piloot te beschermen tegen de hoge windsnelheid. Nadat de stoel is vertrokken, worden na één seconde de kabels aan de sporen automatisch doorgekapt. Tegelijkertijd start het systeem om de gesp van de riemen los te maken en de piloot samen met zijn overlevingspakket uit de stoel te werpen. Tijdens de separatie piloot-stoel

het openingsmechanisme van de parachute geactiveerd met een "strap" die gekoppeld is aan de gesp van de buikriemen. Het ingebouwd barometrisch systeem zorgt ervoor dat bij een uitschieting op grote hoogte de piloot in vrije val blijft tot ongeveer 14.000 voet waarna de parachute zich opent. De parachute is ook uitgerust met een kleine zuurstoffles, gekoppeld aan de zuurstofslang naar het masker, zodat de piloot tijdens de vrije val continu van zuurstof wordt voorzien.

De C-2 schietstoel zal op de Belgische F-104's in gebruik blijven tot het laatste toestel in 1983 naar Koksijde wordt overgevoerd. Ondanks de volledige automatisering, is op grondniveau een minimum snelheid van 60 knopen vereist opdat de piloot veilig zou neerkomen. Daarom vervangen eind jaren zestig een aantal landen die de F-104 gebruiken, waaronder Duitsland, Denemarken en Italië, de C-2 stoel door de aangepaste Martin-Baker MK 7 die een "zero-zero" capaciteit heeft m.a.w. op de grond aan nul snelheid kan de piloot zich veilig uitschieten.



ACES II schietstoel van F-16.

F-16 Fighting Falcon.

Op 26 januari 1979 wordt de eerste F-16 aan de Luchtmacht geleverd. Aanvankelijk koopt de Luchtmacht 96 F-16 A enkelzitters en 20 F-16 B tweezitters ter vervanging van de F-104's in Beauvechain en Kleine-Brogel. In februari 1983 volgt dan een "Follow On Buy" van 40 F-16A's en 4 F-16B's ter vervanging van de Mirages van Florennes.

Het prototype, de YF-16, en de eerste "Full Scale Development"-toestellen worden aanvankelijk met de ESCAPAC-schietstoel van de firma Douglas Aircraft Corp

uitgerust. Deze stoel wordt gebruikt in verschillende toestellen van de U.S.NAVY zoals de A-4 Skyhawk, de A-7 Corsair en de S-3 Viking. De "Full Production"-toestellen worden echter uitgerust met de nieuwe stoel van de derde generatie, de ACES II (Advanced Concept Ejection Seat). Deze stoel is van het "zero-zero type" (nul hoogte aan nul snelheid) en garandeert een veilige uitschieting aan maximum hoogte en snelheden tot en met 600 knopen. De piekversnelling bij een uitschieting bedraagt 12 G. Het contract voor de ontwikkeling en productie van de ACES II wordt in 1976 toegewezen aan de Mc Donnell-Douglas Corporation met de Weber Aircraft Cooperation als dochteronderneming en wordt de standaardstoel in de A-10, de F-15, de F-117, de B-1, de B-2 en de F-22. Op F-16 wordt de stoel 30 graden naar achter gekanteld zodat de piloot hogere G-krachten kan verdragen. Omdat de canopy van een F-16 niet van plexiglas maar van sterker kunststof is gemaakt, is een uitschieting erdoorheen onmogelijk. Daarom wordt, na het trekken van de hendel door de piloot, eerst de canopy afgeworpen, waarop deze de raketmotor via kabels ontsteekt.



Afwerpen van canopy gevolgd door uitschieting bij F-16.

hoofdparachute is ingebouwd in de stoel. Wanneer de piloot plaats neemt koppelt hij de parachute met de twee schouderriemen vast aan het harnas dat hij draagt. Twee buikriemen houden de piloot stevig op zijn plaats in vlucht. Het overlevingspakket is van het zachte type en bevindt zich onder het zitvlak. Het wordt met twee kleine "straps" aan het harnas bevestigd. Bij de separatie pilootstoel wordt het pakket uit de stoel getrokken waarna een rubberbootje automatisch wordt gelost en zich opblaast.



Eerste schietstoel van XF-104 en F-104A van Stanley Aviation Inc, die naar onder werd uitgeschoven.

Om het tolleren bij een uitschieting tegen te gaan, bevindt zich onder de stoel een tweede, kleinere raketmotor gekoppeld aan een gyroscoop. In het achterste gedeelte van de stoel zit een kleine remparachute, de Drogue Chute, en een hoogtesensor. Op het bovenste gedeelte bevinden zich twee "pitot"-sensoren die de snelheid moeten meten. Bij een uitschieting worden de gemeten snelheid en hoogte doorgegeven aan een computer, de Recovery Sequencer. Aan de hand van de gegevens zal de Sequencer kiezen uit drie opties. Mode 1 is voorzien voor lage hoogte (onder de 15.000 voet) en lage snelheid (onder de 250 knopen). In dat geval zal de Sequencer ervoor zorgen dat de Drogue Chute niet ontplooit maar de hoofdparachute zich opent binnen de 1,8 seconden vanaf dat de uitschietingshendel getrokken wordt. Mode 2 is de optie voor lage hoogte (onder 15.000 voet) maar hoge snelheid (boven de 250 knopen). In dat geval zal de Sequencer eerst de Drogue Chute openen zodat de stoel wordt afgeremd waarna de hoofdparachute wordt geopend om het scheuren ervan te vermijden. Mode 3 is de optie voor grote hoogte (meer dan 15.000 voet) en hoge snelheid (meer dan 250 knopen). In dat geval zal de Sequencer eerst de Drogue Chute laten ontplooiën die de stoel afremt, stabiliseert en gecontroleerd laat vallen tot 15.000 voet waarop dan de hoofdparachute wordt geopend. Tijdens deze gecontroleerde val krijgt de piloot zuurstof uit de noodzuurstoffles op de stoel.

Wereldwijd zijn er nog steeds 5000 ACES II-stoelen in omloop. Sinds de ingebruikname hebben 630 piloten hun leven eraan te danken. Ondertussen wordt continu gewerkt aan verbeteringen, zeker nu piloten vliegen met nachtkijkers en kijkschermen die op de helm worden

gemonteerd. In dat kader heeft UTC Aerospace Systems op basis van de ACES II de ACES 5 ontwikkeld.

De toekomst

Het programma om een opvolger te kiezen voor de F-16 is nog steeds lopende. Opmerkelijk is dat de drie potentiële kandidaten elk uitgerust zijn met een schietstoel gebaseerd op de laatste versie van Martin-Baker, de MK 16. Deze stoel moet de overlevingskansen bij uitschietingen nog meer verhogen terwijl het risico van nekkwetsuren ten gevolge van de zwaardere belaste helmen moet verminderen. De Eurofighter is uitgerust met de MK 16A. De F-35 is voorzien van een aangepaste USAF-versie, de US 16E. De schietstoel van de Franse Rafale is dan weer de MK 16F, in Frankrijk gebouwd door SEMMB (Société d'exploitation des Matériels Martin-Baker). Deze maatschappij is een samenwerkingsverband tussen SAFRAN en Martin-Baker en heeft o.a. de stoelen gebouwd voor de Alpha Jet en de Mirage 2000.

Kom gerust ons KBAM eens bezoeken op dinsdag en donderdag vanaf 13.30 uur en/of neem contact met ons op voor meer informatie en actuele toegangsvoorwaarden via onze website op www.KBAM.be.

N.v.d.r.: Dit artikel wordt opgedragen aan de Heer Jean-Pierre Pulinx, een medewerker van het KBAM, die op 03 juli laatstleden na een korte ziekte is overleden.

Bronnen en foto's:

- Documentatiecentrum KBAM: de TO's van de F-84 E/G, F-84 F, F-104G, F-16 A/B
- "De vliegtuigen van de Belgische Luchtmacht 1946-1962" door John Pacco, J.P. Publications.
- "Naissance et Développement de la base aérienne de Florennes" door Col Avi BEM e.r. Dambly André, Editions Studio Real Print.
- "F-84 Thunderjet in action", Aircraft Number 61 Squadron/signal publications.
- "F-16 Fighting Falcon in action", Aircraft Number 53 Squadron/signal publications
- "De geschiedenis van de Lockheed F-104G in dienst van de NAVO" door Robert Verhegghen, Uitgeverij 17.
- "De Republic F-84F Thunderstreak in dienst bij de Belgische Luchtmacht", door André Van Haute, Uitgeverij De Krijger.
- "Republic RF-84F Thunderflash in dienst bij de Belgische Luchtmacht" door Daniël Brackx, uitgeverij Flash Aviation Shop.
- "F-104 Lockheed Starfighter 1958-2000" door Gérard Paloque, Uitgeverij Histoires & Collections.
- "The history and developments of Martin-Baker escape systems", Martin-Baker Ltd 65 years jubilee edition 2010
- The history and developments of Martin-Baker America", Martin-Baker Ltd 65 years jubilee edition 2010

KB Spotting Team

Seizoen op zijn einde.

De laatste spotterskriebels van 2017

Koud, nat, wind, allemaal signalen van een op zijn einde lopende seizoen. Maar toch is dit niet helemaal waar. Ook al hebben veel mensen problemen met de omschakeling naar het winteruur, is dit voor kbspotting het startschot voor de jaarlijks terugkerende sunset momenten.

Alles moet mee zitten, de tijd van landing, de zon niet te diep of niet te hoog, lucht moet open zijn met enkele wolken in de buurt van de horizon. Als het geluk met ons is dan krijg je de mooiste foto's met het profiel van de elegante F-16.



© Mathias Bijnens

Voor de meesten begint nu ook het grote werk. Wat voor werk heeft een spotter in de winter dan? Het is zo dat de meeste foto's niet in keer perfect in het kader staan, dat het licht een beetje feller of net minder moet zijn. Wat is de tijd van het digitale fotograferen toch zoveel leuker dan vroeger. Op het gebied van bewerking bedoel ik dan want de rollekes hadden zeker hun charme. Maar de nieuwe tijd maakt het mogelijk dat spotters hun beste materiaal nog beter kunnen maken en dit om bijvoorbeeld Bij ons in KeeBee mooi aan te kleden.

Duizenden!! foto's worden bekeken, gewikt en gewogen en indien goed krijgen ze een bewerking tot het uiteindelijke prachtige resultaat.



© Mathias Bijnens



Dat aantal foto's per seizoen is echt niet overdreven. Gigantische hoeveelheden die dan ook veelvuldig op alle mogelijke media geplaatst worden. Prachtige posts en veel mooier dan een melding dat de spaghetti klaar staat of uw haar aan het drogen is haha.

De laatste gebeurtenis dit jaar was het afscheid van Gizmo als demo piloot F-16 BAF. Dank je wel voor de mooie jaren en de knallende laatste vlucht. Dank je wel demoTeam voor al het werk. Dank je wel Johan en Peter voor de mooie paint.

Waar slecht weer in Spangdahlem toch goed voor kan zijn he, maar liefst 10 stuks!!

Een oefening nu en dan is ook niet verkeerd.

Wel nog een beetje vroeg maar van KBspotting, de beste wensen voor 2018 en maak er een veilig jaar van KeeBee. Peter Scheelen



© Toon Cox



© Toon Cox



© Miel Grbic



Club Ten News

Een sociale gemeenschap van
en voor alle collega's 10W TAC.

*‘Club Ten’ = collega's samenbrengen naast je
dagelijkse job.*

*‘Club Ten’ is een vereniging van en voor alle vrijwilligers
en onderofficieren van KeeBee met als doel het
samenbrengen van haar leden.
Jaarlijks organiseren wij enkele sociale activiteiten
waaronder 3 speciale maaltijden en 2 uitstappen.*

Op 28 Sep bracht Club Ten een bezoek aan de
steenkoolmijn van Blegny.

Onze voorzitter had het schitterende idee de uitstap te
beginnen met een klein ontbijt in Hof Bergendal, kwestie
van even bij te praten met koffie, fruitsap en enkele
broodjes. Voor herhaling vatbaar!

In Blegny aangekomen, namen we meteen een kijkje
in het mijnmuseum. Daar kregen we een overzicht van
100 jaar mijngeschiedenis, met imposante motoren en
pompen, reddingsuitrusting en indrukwekkende info
over kinderen die destijds vanaf 8 jarige leeftijd in de mijn
moesten werken.

’s Namiddags zijn we dan effectief in de mijn afgedaald,
maar eerst kregen we een voortreffelijk culinair
middagmaal met salade met spekreepjes, kipfilet met
gebakken patatjes, geflambeerde pudding en natuurlijk
een degelijk mijnwerkersbier. Echte mijnwerkerskost
zeker?



*De historische steenkoolmijn van Blegny ligt in het land van
Herve, tussen Luik en de Voerstreek. Al in de 16de eeuw was
er steenkoolontginning onder impuls van de monniken van de
 nabijgelegen abdij Val-Dieu.*

*Na de 1e Wereldoorlog kwam de ontginning echter pas goed op
gang. Blegny is eerder een kleine mijn, maar toch bereikten 680
arbeiders in het topjaar 1970 een productierecord van 232.000 ton.
Na de stopzetting van de staatssubsidies in 1980, moest de mijn
uiteindelijk sluiten.*

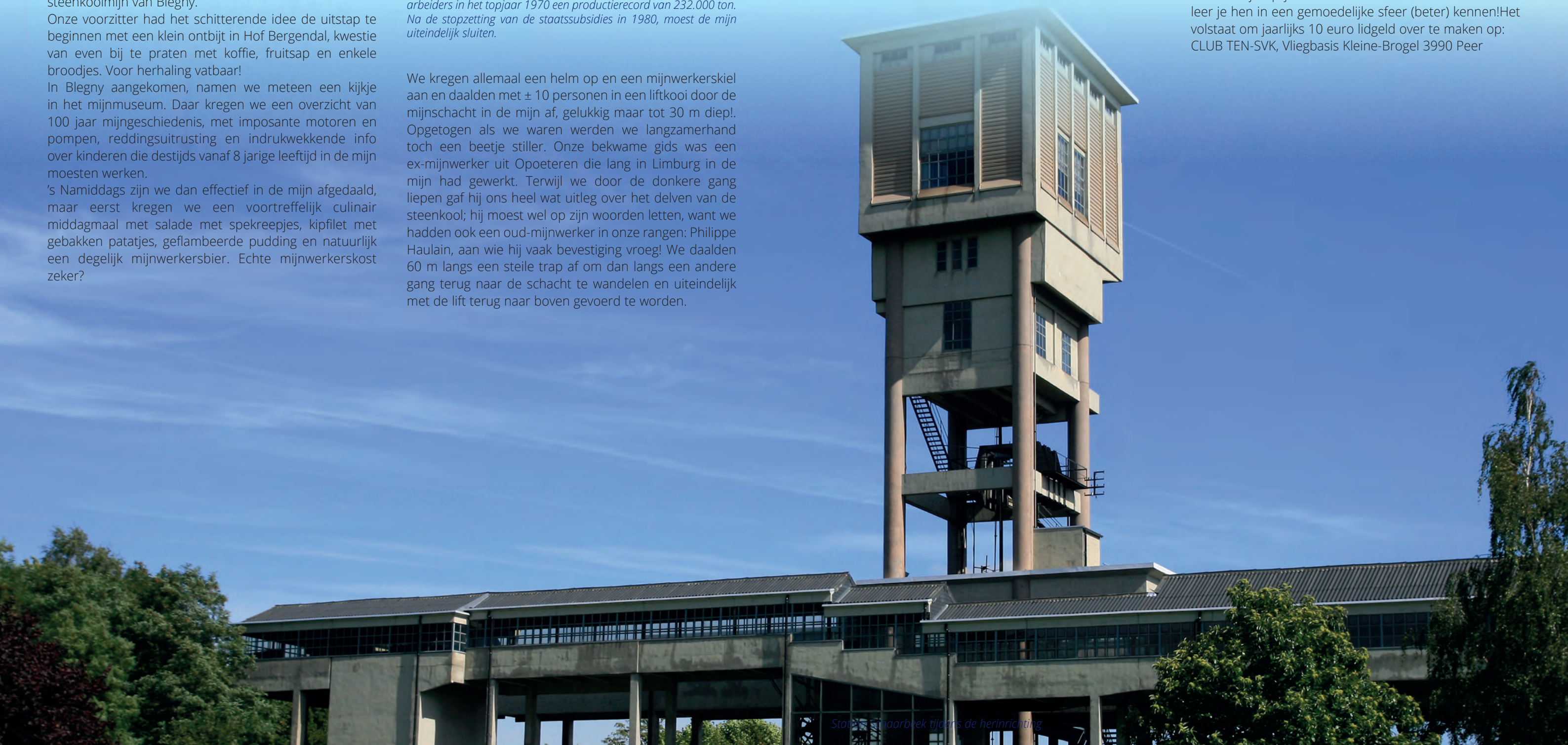
We kregen allemaal een helm op en een mijnwerkerskiel
aan en daalden met ± 10 personen in een liftkooi door de
mijnschacht in de mijn af, gelukkig maar tot 30 m diep!.
Opgetogen als we waren werden we langzamerhand
toch een beetje stiller. Onze bekwame gids was een
ex-mijnwerker uit Opoeteren die lang in Limburg in de
mijn had gewerkt. Terwijl we door de donkere gang
liepen gaf hij ons heel wat uitleg over het delven van de
steenkool; hij moest wel op zijn woorden letten, want we
hadden ook een oud-mijnwerker in onze rangen: Philippe
Haulain, aan wie hij vaak bevestiging vroeg! We daalden
60 m langs een steile trap af om dan langs een andere
gang terug naar de schacht te wandelen en uiteindelijk
met de lift terug naar boven gevoerd te worden.

De mijnwerkers in Blegny werden vroeger per gedolven
ton steenkool betaald: pas de charbon, pas d'argent!
Terug boven kregen we dan nog een rondleiding in de
sorteerinstallatie en de kolenwasserij. We weten nu alles
van antraciet, magere en vette steenkool. Onze gids
had in zijn carrière met vele ‘kompels’ van verschillende
nationaliteiten samengewerkt, o.a. Italianen, Polen en
Marokkanen. Hij gaf ons nog een stevige les mee: niet de
huidskleur maar wel de persoon in kwestie was van tel...
diversiteit avant la lettre. Eén ding is zeker: werken in de
mijn was niet voor watjes, en dan hebben we nog geen
ontploffing van mijngas of een instorting meegemaakt.
Van op de terril had je bovendien een mooi uitzicht over
het land van Herve, maar daar zijn we jammer genoeg
wegens tijdsgebrek niet geraakt.



We hebben dan de uitstap maar afgesloten met (nog)
een mijnwerkersbiertje. Het mag dan cliché zijn, maar de
afwezigen hadden ditmaal opnieuw ongelijk.

Ben je een actieve KeeBee'er, vrijwilliger of onderofficier,
sluit je dan aan bij Club Ten en ontmoet collega' s
waarmee je op jouw werkvloer niet in contact komt. Zo
leer je hen in een gemoedelijke sfeer (beter) kennen!Het
volstaat om jaarlijks 10 euro lidgeld over te maken op:
CLUB TEN-SVK, Vliegbasis Kleine-Brogel 3990 Peer



Stapel van steenkool tijdens de herinrichting

Sport bij ons in Keebee

Smaldeel Strike Security @ 'Games of Peer'

Een brede waaier aan technische kennis en vaardigheden

Op zaterdag 23 september 2017 organiseerde de stad Peer de 'Games of Peer' ter ere van het 650-jarige bestaan van de stad. De 7 dorpen (Peer, Wijchmaal, Kleine-Brogel, Grote-Brogel, Linde, Wauberg, Erpekom), de zusterstad Parchim uit Duitsland en uiteraard een delegatie van de 10 W TAC - vertegenwoordigd door het smaldeel Strike Security - streden om de titel.

In totaal moesten de teams 12 verschillende proeven afleggen, waarbij de meeste als een soort opblaasbaar hindernisparcours konden omschreven worden. De ene proef was al wat intensiever dan de andere, maar telkens niet van de poes.



Er werd hard gestreden om de overwinning en na een hele poos op de 2de plaats te hebben gestaan, is het team van de 10 W TAC uiteindelijk op een verdienstelijke 5e plaats gestrand. Nogmaals bedankt aan alle deelnemers (en supporters)



voor hun prestatie en meer bepaald aan teamcaptain 1ste Korporaal-chef August ('Gust') Van de Voorde voor de voorafgaandelijke coördinatie en zijn leiderschap tijdens het evenement. Jullie deelname en inzet werd zeer gewaardeerd door onze peterstad, de organisatie en het brede publiek, proficiat!



Parasectie trots op collega die dodentocht uitliep!

Van grap tot knappe prestatie...

Met enige fierheid kunnen wij meedelen dat we een grote sporter in onze parasectie hebben. Wat begon als een grap - in navolging van onze andere 'survie'-collega Yves Tiebackx die verleden jaar deze prestatie neerzette - is op 11 augustus 2017 voor Rodger Caubergh ook werkelijkheid geworden. Meedoen aan de dodentocht en zodoende 100 km wandelen in een tijdspanne van maximum 24 hr, niet niks...



Rodger startte samen met 13.000 andere - al dan niet getrainde sporters - aan de calvarieweg. De weersvoorspellingen waren ongunstig wat de tocht alleen maar zou bemoeilijken en verzwaren. En jawel, nat en koud de nacht ingaan was inderdaad geen pretje. Rodger klokte

voor start op vrijdagavond om 21u29. Zijn rugzak en zijn hoofd zaten propvol van de goede raad die iedereen hem gegeven had.

De organisatie had op vele punten gekozen voor landweggetjes wat voor Rodgers' voeten niet ideaal bleek. De eerste blaren dienden zich aan maar de pijn werd dapper verbeterd. Na een lange laatste km was het bereiken van het einddoel na 22 uur en 50 minuten wandelen een feit. Zaterdagavond om 20u19 bereikte Rodger de finish en mocht hij doodmoe maar voldaan zijn dodentochtmedaille in de lucht steken.

Onze Rodger heeft deze bewonderenswaardige prestatie karaktervol tot een goed eind gebracht en daar mag hij terecht fier op zijn!

PROFICIAT RODGER vanwege je collega's! 😊

NCD Lead Climbing 20 & 21 november

Klimzaal Klimax in Puurs, 08.30 u, briefing door de organisatie van het Militair Kampioenschap. Op het programma stonden 2 volle dagen klimmen, voor sommigen gepaard gaande met de nodige stress. Gezien de grote opkomst nl. 100 deelnemers/deelnemers, waaronder de Land Component Commander (LCC) Generaal Thys, beloofde het drukke dagen te worden. Bovendien hadden Polen, Frankrijk, Groot-Brittannië en Italië elk een team afgevaardigd..

Dag 1 stond in het teken van de kwalificaties van de halve finale. We moesten 4 routes in toprope uit klimmen, of op zijn minst toch zo hoog mogelijk eindigen. Samen met andere 36 deelnemers, onder wie 12 buitenlanders, wist ik me te kwalificeren.

Op dag 2 werden we vroeg 'in isolatie' verwacht. Om de spanning wat op te drijven, dienden we op 6 minuten tijd een klimroute te bestuderen en werden daarna in afzondering geplaatst. We hadden dus geen besef van wat de klimmers voor ons zouden doen. Speciaal voor deze gelegenheid lag een nieuwe 7A-route te wachten die in 'Lead' moest worden geklommen. M.a.w. de beveiliging werd deze keer langs onder voorzien en tussenzekeringen moesten ervoor zorgen dat de

klimmers na een val de grond niet zouden raken. Het reglement voorzag voor Belgen minstens 10 plaatsen in de finaleronde. Samen met de buitenlanders traden 's namiddags 21 klimmers aan. Degenen die zich niet wisten te kwalificeren namen in groepjes van 3 deel aan een wedstrijdje 'snel klimmen'.

Voor de finale werd hetzelfde concept gehanteerd als de halve finale, m.a.w. 6 minuten observatie, gevolgd door de isolatie en nadien nog een keer alles uit de kast halen. Aangezien ik na de halve finale het beste Belgische resultaat kon neerzetten, was ik als eerste aan de beurt. Op het 7C-parcours zo hoog mogelijk klimmen was dus de boodschap. Onmiddellijk na mijn val besepte ik dat ik een goed resultaat had neergezet, niet hoog genoeg om de Italiaanse topsporters te verslaan maar voldoende om als Militair Belgisch Kampioen het podium te betreden, met een 7de stek op internationaal vlak als toemaatje. Het NCD Klimmen wordt 2-jaarlijks door het Trainingscentrum Commando van Marche-les-Dames georganiseerd maar deze editie was veruit de beste editie in jaren. Proficiat aan de organisatie en andere deelnemers!

Luitenant Rens Govaers

Sport bij ons in Keebee

National Championship Defense Cycling

De titelverdediger 2016 aan het woord!

Eerste Sergeant Sander Elen is naast techniek F16 in 10W TAC ook nog eens een extra sportieve luchtmachter. Deze jongeman van de maintenance groep, smaldeellijn & bewapening, nam onlangs deel aan het 'National Championship Defense' (NCD) Cycling en mocht er zijn kampioentitel 2016 verdedigen. We vroegen hem zijn persoonlijke wedstrijdverslag weer te geven.

We zijn met een gezapig tempo aan de wedstrijd begonnen. Enkele honderden meters na de start reed een groepje van een 6-tal renners weg uit de meute, maar konden niet voor een afscheiding zorgen. Na 2 ronden werden ze dan ook door het peloton opgeslorpt. Bij het ingaan van de 4de ronde echter barstte de koers open en konden 15 renners wegrijden. De volledige militaire ploeg was voorin tegenwoordig, enkel de uittredende kampioen niet (ik dus). Ik kon niet meteen naar de kopgroep rijden omdat ik het risico zou lopen dat het hele peloton me zou volgen. Mede dankzij het afstopwerk van Hans Van Lindt (Smaldeel L&B) zag ik enkele ogenblikken later toch kans alleen weg te glippen. Een ronde later vond ik aansluiting bij de kopgroep, maar hiermee had ik mijn beste pijlen verschoten. Op enkele renners na, werkten we in de kopgroep goed samen, waardoor we gedurende het eerste uur een gemiddelde snelheid van 44 km/u haalden en daardoor onze voorsprong uitbouwden. Hans Van Nyen (Smaldeel E&T) kon nog wegrijden en heeft zeker 4(!) ronden alleen op kop gereden, met 30 seconden voorsprong op het achtervolgend groepje. Hij beseftte dat dit onbegonnen werk was en liet zich op 2 ronden voor het einde terug inhalen. Dat gaf de aanzet voor veel demarrages, waardoor de kopgroep in kleine groepjes uiteen viel. Iets later kon ik met Hans Van Nyen (opnieuw Hans!), Jos Buysse (11de Bn Gn) en Steven Vermaelen (CRC Glons) wegrijden. De verstandhouding was optimaal



en we konden voor het achtervolgend groepje met o.a. Kevin Vanaenrode en Hans Moonen (1C/1Gr), Balder De Doncker (KMS) en Simon De Cuyper (Info Ops) blijven. Op 1 km van de meet plaatste ik een demarrage, maar Jos - met Hans in het wiel - kon de kloof dichten. Jos zette de sprint veel te vroeg in waardoor Hans er vlot over kwam, met mij in zijn wiel. Aan de meet kon ik Hans nipt voorbijsteken en pakte zo mijn 2de Belgische titel bij Defensie.

1ste Sergeant Sander Elen

Rankings NCD CYCLING

OPEN:

- 1. ELEN Sander
- 2. VAN NYEN Hans
- 20. VAN LINDT Hans

MASTERS:

- 6. RUTTEN Bart
- 18. CUYVERS Marc
- 45. MANNAERTS Gerd

Interkorpse:

- 1. 10 W Tac
- 2. 1W / BKoks
- 3. KMS

National Championship Defense MTB – 04 Okt 17

OPEN:

- 1. ELEN Sander
- 3. WINDMOLDERS Vincent
- 6. THIELEMANS Michael
- 7. VAN NYEN Hans
- 10. WINDMOLDERS Vincent
- 14. SMEETS Jeroen
- 16. ANTHONISSEN Stef
- 26. THEYS Christoff
- 40. VANDEWAL Maarten

MASTERS:

- 16. KOMAC Peter
- 24. CUYVERS Marc
- 39. MANNAERTS Gerd

Interkorpse:

- 1. 10 W Tac
- 2. 3 PARA
- 3. 1C/1Gr



Foto: © Solo Display F16

KeeBee Korpsadjutant

2017 – Operaties, evaluaties, oefeningen en... parades

Een overzicht door de RSM

Nu, na een jaar met een overvolle agenda, de eindejaarsfeesten met rasse schreden naderen, wil ik even de voorbije activiteiten overlopen

Terwijl onze mannen en vrouwen met ODF en EAPM in internationale opdrachten en OVG en OSG in het binnenland actief zijn, gecombineerd met een aanzienlijk aantal lokale oefeningen en Strike Eval als afsluiter, werd er ook dit jaar regelmatig beroep op jullie gedaan om de Belgische Luchtcomponent én zeker ook onze eenheid te vertegenwoordigen tijdens parades, paleizenwachten en erehagen.

Als eerste grote plechtigheid dit jaar stond de herdenking Sake Masisi/Soldaat van de Vrede op de agenda. Tijdens een parade op vrijdag 21 april werden de namen van 36 militairen van de Vliegveld Verdedigingseenheid, overleden bij de crash van een C-119 Flying Boxcar op 19 juli 1960 te Sake Masisi, Congo, en de namen van de medewerkers van onze eenheid overleden in actieve dienst, afgeroepen.

En jammer genoeg moesten we ook dit jaar weer een naam toevoegen aan de lijst van overleden medewerkers van KB. Op dinsdag 9 mei overleed 1ste Sergeant Diëgo D'Hondt van het smaldeel E&T op 25-jarige leeftijd na een tragisch verkeersongeval. Diëgo's stoffelijk overschot werd door zijn naaste collega's uitgeleid met het nodige eerbetoon in een mooie en serene plechtigheid.

Dit jaar werd tijdens 3 periodes van 2 weken de wacht aan het Koninklijk Paleis verzekerd. In 2 wachtperiodes werd dit gecombineerd met collega's van het CRC Glons, en de derde periode werd volledig door de 10 W Tac verzekerd. Alhoewel deze derde periode slechts gedeeltelijk diende te worden uitgevoerd wegens opschorting van de Paleizenwacht door de afwezigheid van ZKH Koning Filip, moesten alle betrokken diensten toch hun personeelsplanning en dienstregeling aanpassen voor het geval de wacht vroegtijdig hervat zou worden.

Op donderdag 13 juli werd, samen met collega's van de 15de Wing Luchttransport, een erehaag opgesteld aan de Protestantse kerk van Brussel waar het Te Deum werd gezongen naar aanleiding van de Nationale Feestdag.

Ook op donderdag 13 juli vond een eerste oefendag voor de Luchtcomponent plaats in Bevekom voor de uitvoering van het defilé van 21 juli. Op donderdag 20 juli was er dan de algemene repetitie in Peutie voor alle betrokken eenheden van Defensie. Vrijdag 21 juli was er dan onder een stralende zon de perfecte uitvoering van het defilé te Brussel.

Dinsdag 12 september vond naar jaarlijkse traditie de herdenking plaats van de crash van een Engelse Wellington bommenwerper te Boxbergheide, Genk. Door de drukke agenda werd deze herdenking opgeluisterd door een 3 man sterke erewacht in plaats van de gebruikelijke erehaag van 11 man. Onze dank voor het begrip hiervoor gaat dan ook uit naar de organisatoren van deze herdenking.

Tijdens de Remembrance Day op 14 oktober in het Jubelpark te Brussel werd de 10 W Tac vertegenwoordigd door de wimpels van de vliegende squadrons van onze eenheid.

Voor de herdenkingsplechtigheid van de Onbekende Soldaat op 11 november werd eerst op 8 november een herhalingsoefening gehouden in KB. Dat deze herhaling haar vruchten afwierp, bleek duidelijk op de algemene repetitie op 9 november in Peutie waar onze vrouwen en mannen in zeer positieve zin opvielen door alle geoefende aspecten van de herdenking feilloos uit te voeren. Op zaterdag 11 november werd de Plechtigheid in aanwezigheid van HKH Prinses Astrid ook perfect uitgevoerd wat resulteerde in een bedanking van het hoofd van de Dienst Protocol voor het peloton en Vaandel met escorte.

Een constante die telkens weer terugkwam tijdens iedere activiteit was de professionele en positieve houding en grote flexibiliteit van iedere medewerker van onze eenheid die aan de betreffende plechtigheid deelnam. De sfeer binnen de groep van 10 W Tac was zo goed dat ze aanstekelijk werkte voor militairen van andere eenheden en toeschouwers waardoor de spirit en het imago van KB iedere keer werd benadrukt.

Adjutant-majoor Luc Braeken
Korpsadjutant

Foto's 10W PR



Samen succesvol naar nieuwe uitdagingen!

Op naar de Belgian Air Force Days 2018.

2017 was een bijzonder druk maar ook succesvol jaar. Jullie sloegen met glans in alles wat jullie ondernamen en dat ging niet onopgemerkt voorbij. Ondanks het feit dat we tijdens oefeningen en evaluaties om vanzelfsprekende redenen géén bezoeken toelaten, had PR de handen vol met politiek-militaire bezoeken vóór, tijdens of na de vele oefeningen en strenge evaluaties die we ondergingen. Ook onze BaseCo verwijst in zijn voorwoord naar de bijzondere aandacht die we verkrijgen voor het uitvoeren van onze diverse opdrachten. Met 2018 voor de deur blikken ook wij al samen met jullie vooruit naar de vele PR-uitdagingen die ons te wachten staan.

Eerst en vooral een dankjewel en welverdiend applaus voor elk van jullie! Een (over)druk 2017 met glans doorstaan verdiende ook oprecht respect en tal van schouderklopjes. We mochten dan ook samen het glas heffen tijdens een groots 'bedankingsfeest' waar we op 1 december net iets meer dan 700(!) KeeBee'ers samenbrachten voor een ontspannende en zeer gezellige vrijdagmiddag. Het was fijn om voor een keer massaal te 'verbreederen' over de groepsgrenzen heen. We brengen wel eens in kleinere groep tijd door met elkaar tijdens oefeningen en operaties, maar voor de rest is er weinig tijd noch mogelijkheid om elkaar nog eens te ontmoeten. Het bedankingsfeest bracht wat collega's – verspreid over de hele basis – terug bij elkaar en er werden met lach en traan heel wat anekdotes en mooie herinneringen naar boven gehaald. 'Jouw vriend is mijn vriend' leek een gepaste leuze en er werden her den der ook goede nieuwe contacten gelegd onder de KeeBee'ers. Het is eens tof om op zo'n manier elkaar(s werk) beter te leren kennen en appreciëren. We zijn 'een geoilliede machine' wordt wel eens gezegd, wel die vrijdag zorgde alvast voor een deel verse olie ;-)

Een nieuw jaar betekent ook weer nieuwe uitdagingen. De PR zet intussen ook zijn grote lijnen al uit voor 2018+. De bezoekenplanning wordt onder de loop genomen met als doel meer scholen (vanaf 3de graad middelbaar) aan te trekken voor een kwalitatieve rondleiding om onze diversiteit aan jobs optimaal in de kijker te plaatsen. VTM liet medio december aan de Vlaming weten dat zij rond midden maart '18 een docureeks brengen over "de wereld van de F16's". De opnames lopen intussen al sinds juni 2017 om in februari 2018 de laatste beelden in te blikken. Doel is de kijker een exclusieve inzage te schenken in

onze opdrachten, maar ook binnen onze gemeenschap. Professionaliteit, volhardendheid en teamgeest komen bovendrijven, maar zeker ook de menselijkheid. Of zoals onze ex-OSN 'Scalle' het zo knap zei voor de camera: "Een militair is ook een mens van vlees en bloed...".

En natuurlijk het grootste PR-event van de afgelopen jaren: de Belgian Air Force Days 2018! Op zaterdag en zondag 8 & 9 september 2018 is 10W TAC na 4 jaar opnieuw thuisbasis voor een heuse internationale airshow. Op vrijdag 7 september maken we van diezelfde gelegenheid niet alleen gebruik om de spotters te verwennen, we halen enkele duizenden scholieren naar KeeBee voor een heuse school- & jobdag. Een kernteam met specifieke deelnemers uit onze groepen, enkele mensen van COMOPSAIR alsook de directie van mede-organisator Sanicole komen al sinds januari 2017 maandelijks samen voor een strakke BAFFD18 meeting. Naarmate de datum nadert gaat ook de rest van jullie betrokken worden in de voorbereiding en uitvoering van deze bijzondere opdracht. Doel is ook hier uiteindelijk weer 'visibiliteit' te creëren en de interesse in – en begrip voor – onze Defensie te vergroten. Via de website www.belgianairforcedays.be kan je trouwens begin 2018 al tickets beginnen boeken. Voor de actieve KeeBee-er zorgen we natuurlijk voor speciale tarieven. Meer nieuws volgt spoedig, men zegge het voort.

Prettige feesten, een voorspoedig 2018 en tot... 'bij ons in KeeBee'!

Kapitein Bart Knockaert

Adjunct officier – Officier Publieke Relaties





Foto © Mathias Bijnen

PR-Shop

News & promo's

Een bezoekje aan blok 15

We zetten graag enkele artikels eens extra in de kijker en bieden ditmaal weer enkele souvenirs in superpromo aan!

Kom gerust eens binnen in blok 15 (naast medisch detachement) en maak kennis met onze PR-shop 10W en haar ruime prijsgunstige aanbod. Je vindt er naast FONAVIBEL artikelen ook allerlei 10W & F16 gadgets voor alle leeftijden.

In promotie zolang de voorraad strekt:

Softshell jas

ACTIEPRIJS

~~€55~~

€45



BOEK : "BELGIAN AIR FORCE DAYS"

Het fotoboek BAFD 2014 (25€)

€25

DVD
Belgian Air Force Days

€15

~~20 euro~~

e DVD BAFD 2014 (al in promo à 15€)

**Dit unieke Belgian
Air Force Days 2014
combinatiepakket
voor € 25**



Kruiswoordraadsel



Stuur vóór 10 maart 2018 uw oplossing naar het e-mailadres liane.smets@mil.be

Uit de juiste inzendingen wordt een winnaar geloot, die mag kiezen tussen de blauwe polo 'Home of the Falcon' en de 'Tricolor' polo, en deze in onze PR Shop mag afhalen.

Succes,

Opnieuw werden 18 correcte oplossingen van het vorige kruiswoordraadsel ingezonden. Deze keer kwam Mr. Ive Van Weddingen als gelukkige winnaar uit de bus. Ive koos voor de mooie tricolor polo met het gekende 10 W Tac-logo. Dit kwaliteitsvolle poloshirt wordt eveneens aan € 15 in onze PR Shop te koop aangeboden.

Gefeliciteerd Ive!

Het PR-team

bevestiging groente	↓	hellige schaal klaar	↓	operatie- kwartier titel	↓	een andere keuze	↓	slang	↓	zuivel- product
→		↓		↓	7	↓	voor de middag vruchtbare plaats	→		↓
pampa- haas	↓	bloei- wijze lokspijs	→			↓	schouw- burgrang natrium- carbonaat	→		
→		↓	9	↓	soort ijzer familieid	↓	4			
gift aan bedelaar Verenigde Staten	→			↓					tuin- gereed- schap	5
→			woon- plaats openbare verkoop	→				↓	vacht	
voor- zetsel	↓	televisie netto	→		Algemeen Nederlands vlug	→		niet parkeren boogbal	→	
→		↓	boom onder woorden brengen	→	8	↓	sier- plant	→		
buiten- meubel sluier	→		↓						6	
→			↓							
			2			nijl- reiger roelpln	→			
toe- gankelijk	↓	Spaans leesteken familieid	→		1	↓		zeepmerk		zangnoot
→		↓						↓	3	↓
					zware inlevering	→				
vishaakje	→						Noorse godheid	→		



Foto © Paul Jongeneelen

KLEINE-BROGEL AIR BASE

8 - 9 SEPTEMBER 2018



READY FOR THE FUTURE

BELGIAN **2018**
AIR FORCE DAYS