

Het langste half uur van mijn leven...



The CH 03,
in the centre of the storm.

« La plus longue demi-heure de ma vie... »

Interview met Cdt. Vl. b.d.
Jean-Pierre "Pitou" Aerts

Interview du Cdt Avi e.r.
Jean-Pierre « Pitou » Aerts

Michel Mandl
Vertaling: Jacques Lousberg

Ik ken Pitou al meer dan dertig jaar.

Wij hebben elkaar ontmoet tijdens een opdracht die ik in mei 1988 in Zaïre als lid van het kabinet van Defensie heb uitgevoerd. Een week lang bezochten we de verschillende militaire samenwerkingscentra en Kota-Koli was de laatste bestemming...

De starter van een van de motoren raakte defect en we overnachtten in het huis van een van de Belgische instructeurs van het Commando Centrum. Dit avontuur is in 2017 reeds het onderwerp geweest van een verhaal in dit magazine.

Je connais Pitou depuis plus de trente ans.

Nous nous sommes rencontrés lors d'une mission que j'ai eu le privilège d'effectuer au Zaïre, lorsque je me trouve au Cabinet de la Défense, en mai 1988. Pendant toute une semaine, nous nous sommes rendus dans les différents centres de coopération militaire, Kota-Koli étant la dernière destination...

Nous sommes tombés en panne de démarreur d'un des moteurs et avons donc passé la nuit chez un des instructeurs belges du Centre commando. Cette aventure a déjà fait l'objet d'un récit dans ce même magazine en 2017.

Tijdens de nacht, terwijl onze technici de nieuwe starter monteren, hebben we tijd om te praten. En als piloten parachutisten tegenkomen... , vertellen we elkaar verhalen over parachutages. Zo hoor ik voor het eerst over die 22 februari 1983... , een datum die Pitou en de rest van de CH-03-ploeg niet snel zullen vergeten. Later verloren we elkaar uit het oog en vergat ik dit verhaal...

Nu Pitou als vrijwilliger in het museum van Bevekom actief is, zijn we opnieuw in contact gekomen en hebben we weer over dit incident gepraat, dat een dramatische afloop had kunnen hebben. Terwijl de laatste C-130's Melsbroek verlaten, leek het me gepast om het verhaal te vertellen. De CH-03, het toestel dat bij het verhaal betrokken is, werd op 31 oktober 2019 uit dienst genomen.

Het nummer van het tijdschrift van de Strijdkrachten "VOX", dat verscheen in januari 1985, vermeldt de winnaars van de verschillende prijzen van de Luchtmacht met bijzondere aandacht voor de onderscheiding die aan Cdt Aerts werd uitgereikt door de 99e Promotie van de Belgische sectie van de RAF. Pitou verdient deze prijs voor *"de bewonderenswaardige kalmte die hij aan de dag legde. Na een parachutage in Schaffen liep het toestel dat hij bestuurde structurele schade op tijdens het sluiten van de laaddeuren met als gevolg de blokkering van de besturingskabel van het hoogteroer waardoor het vliegtuig bijna oncontroleerbaar werd. Dankzij de collectieve inspanning van de bemanning kon het onmiddellijke gevaar afgewend worden; de levens van de passagiers en de bemanning werden samen met het kostbare vliegtuig gered"*.

Bedankt, Pitou, om met ons het verhaal over deze parachutageopdracht te geven. Uit het verslag dat je me stuurde, blijkt dat je herinnering aan deze vlucht nog levendig is.

Ja, die is het wel. Het is alsof het gisteren gebeurd is. En ik denk dat dit ook zo is voor alle andere bemanningsleden die ik hier meteen wil vermelden. Olt Jean Hendrickx was mijn copiloot, Cdt Marcel Persy was mijn navigator, Adjt Etienne Michiels was de boordwerktuigkundige, en 1Sgt Maj Marcel Amalaberque was de loadmaster. Want, indien we het gehaald hebben, is dat te danken aan de professionele bijdrage van elk bemanningslid.

Het gaat dus over een paradrop met een formatie met twee vliegtuigen voor het Regiment ParaCdo in Schaffen. Kapitein Didier Sibille en adjudant-chef Claude Hayt besturen het tweede toestel, de CH-07. De vluchtvoorbereiding en de briefing zijn standaard. Het weerbericht is CAVOK (*Ceiling and Visibility OK*). Met andere woorden, het weer is prachtig. Tijdens het taxiën vraagt de Wing Ops me of elf leerling-piloten van de Promotie 81B aan boord mogen komen om de dropping mee te maken. Ik stem toe en de passagiers komen aan boord via de grote laaddeur.

We vliegen in formatie en maken een eerste O.A. drop. (*Ouverture Automatique*) op de DZ (*Drop Zone*) van Schaffen op 1.200 voet, 130 kts, 50% flaps.

Au cours de cette nuit, pendant que nos techniciens essaient de monter le nouveau démarreur, nous avons le temps de causer. Et quand des pilotes rencontrent des paras..., on se raconte des histoires de largage. C'est ainsi que pour la première fois, j'entends parler de ce 22 février 1983..., une date que Pitou et le reste de l'équipage du CH-03 ne sont pas prêts d'oublier. Par la suite, nous nous sommes perdus de vue et j'ai oublié ce récit...

Depuis que Pitou « travaille » comme bénévole au musée à Beauvechain, nous avons repris langue et nous avons reparlé de cet incident qui aurait pu se terminer dramatiquement. Au moment où les derniers C-130 quittent Melsbroek, il m'a semblé opportun d'en faire le récit. Plus précisément, le CH-03 a été retiré du service le 31 octobre 2019...

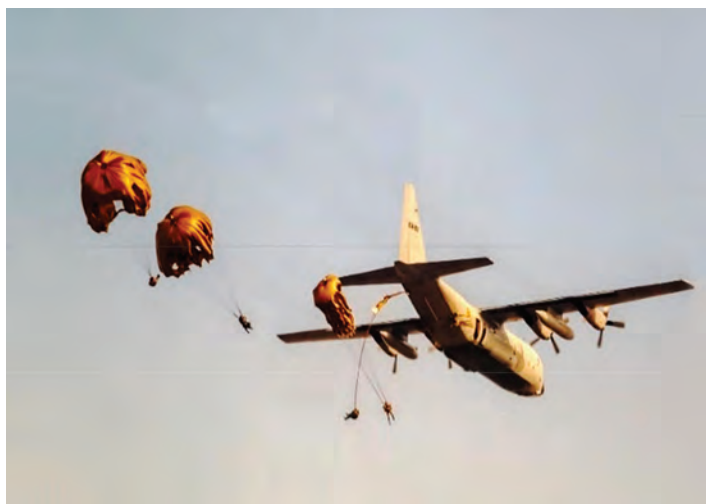
Dans le magazine Vox des Forces armées paru en janvier 1985, il est fait mention des lauréats des différents prix Force Aérienne et notamment du prix remis au Cdt Aerts par la 99e promotion de la section belge de la RAF. Pitou mérite ce prix pour *« l'admirable sang-froid dont il témoigna. Après un largage para à Schaffen, l'appareil qu'il pilotait a subi des dégâts structurels pendant la fermeture des portes arrière. Suite à cela, le câble de la commande de profondeur s'est bloqué et a rendu l'avion quasiment incontrôlable. Grâce à l'effort collectif de l'équipage, le danger immédiat put être écarté ; la vie des passagers et de l'équipage furent sauvés en même temps que le coûteux appareil »*.

Merci Pitou de bien vouloir nous resituer le contexte de cette mission de largage para. À lire le compte-rendu que tu m'as fait parvenir, tu te souviens de chaque instant de ce vol.

Effectivement. C'est comme si cela s'était passé hier. Et je pense que c'est également le cas de tous les autres membres d'équipage que j'aimerais immédiatement mentionner. J'ai le S/Lt Jean Hendrickx comme copi, le Cdt Marcel Persy comme navigateur, l'Adjt Étienne Michiels comme flight engineer et le 1er Sgt Maj Marcel Amalaberque comme loadmaster. Car si nous nous en sommes sortis, c'est grâce au comportement exemplaire de chaque membre de l'équipage.

Il s'agit donc d'un para drop à deux avions au profit du Régiment Para à Schaffen. Le Capt Didier Sibille et l'Adjt Chef Claude Hayt pilotent le deuxième appareil, le CH-07. La préparation du vol et le briefing sont standards. La météo est CAVOK : *Ceiling and visibility OK*. Autrement dit, il fait superbe. Pendant le taxi, le Wing Ops me demande si onze élèves-pilotes de la promotion 81B peuvent monter à bord pour assister au largage. Je marque mon accord et les passagers montent dans l'appareil via la rampe arrière.

Nous volons en formation et effectuons un premier largage O.A. (*ouverture automatique*) sur la DZ (*Dropping Zone*) de Schaffen à 1.200', 130 kts, 50% de flaps.



O.A.

Ik geef de besturing over aan de copiloot en we klimmen naar 12.000 voet voor een tweede O.R. drop. (*Ouverture Retardée*) van de instructeurs. Aangekomen op de hoogte voor parachutage, worden de laaddeuren geopend en meldt de loadmaster "*Ramp & door open and locked*". Dit wil zeggen dat de laaddeuren in de juiste positie gezet zijn. Na de parachutage krijg ik de toestemming om in formatie naar Brussel te vliegen en vraag ik de loadmaster om de checklist voor parachutage af te werken. Bij de aankondiging "*Ramp & door coming close*", horen we een doffe klop en schiet het vliegtuig plotseling omhoog. Ik kijk naar de copiloot en vraag hem wat er aan de hand is. Hij antwoordt: "*Ik weet het niet Runaway Trim...*".



O.R.

Je cède les commandes au copi et nous montons à 12.000' pour un second largage O.R. (*ouverture retardée*) des instructeurs. Arrivé à l'altitude de largage, la rampe arrière est ouverte et le loadmaster annonce « *Ramp & door open and locked* » ; ce qui signifie que la rampe et la porte sont en bonne position. Après le largage, j'obtiens l'autorisation de rejoindre Bruxelles en formation et je demande au loadmaster de clôturer la check list para. Au moment où il annonce « *Ramp & door coming close* », un bruit sourd se fait entendre et l'avion se cabre brusquement. Je regarde le copi et lui demande ce qui se passe. Il me répond : « *Je ne sais pas ! Runaway trim...* ».



Ramp & door fully open.

Ik neem onmiddellijk de besturing over; ik "*trim nose down*" en merk dat de stuurknuppel op de as van het diepteroer vastzit. Ik slaag erin het vliegtuig te stabiliseren in een horizontale vlucht en schakel het trimcircuit uit.

Ik neem contact op met de loadmaster die meldt "*Ik weet niet wat er aan de hand is, alles is stuk hier achteraan.*" Dus vraag ik de boordtechnicus om naar het vrachtruim te gaan en daar de schade te bekijken. Hij meldt me dat de cilinder van de achterste laaddeur losgekomen is van de structuur van de romp en de kabel van het hoogteroer blokkeert. Ik kan hieruit afleiden dat de "*nose trim*" er niet bij betrokken is.



Detached aft cargo door cylinder, blocking the elevator cable.

Je reprends immédiatement les commandes ; je « *trime nose down* » et constate à ce moment que le stick est bloqué en profondeur. Je parviens à stabiliser l'appareil en vol horizontal et désactive le circuit trim.

Je prends contact avec le loadmaster et lui aussi me répond : « *Je ne sais pas ce qui se passe ! Tout est cassé ici derrière* ». Je demande alors au Flight Eng de se rendre dans le cargo pour examiner les dégâts. Il m'annonce que l'*aft cargo door cylinder* s'est détaché de la carlingue et bloque le câble du plan de profondeur (*elevator*). Je peux en déduire que l'*elevator trim* n'est pas en cause.

« La plus longue demi-heure de ma vie... »

Ik vraag het tweede vliegtuig, Didier Sibille, om een visuele controle van het vliegtuig uit te voeren. Hij zegt me dat de onderste laaddeur correct gesloten is, maar dat de bovenste deur open is en lijkt te zweven.

Ik verklaar met een "Mayday" de noodsituatie aan de luchtverkeersleiding in Brussel en zet de code 7700 in mijn transponder (IFF). Ik krijg voorrang bij de landing.

Je hebt een ernstig probleem. Hoe kun je het vliegtuig besturen zonder hoogteroer? Je zult met het motorvermogen moeten spelen...

Dat klopt. Het is toen dat ik me een discussie herinnerde met een oude vriend, Jose Schepers, uit de tijd toen ik in Bevekom op F-104 vloog. We zijn in 1976; José vertelt me het verhaal van het verlies van een vliegtuig nadat de piloot zijn schietstoel had moeten verlaten omdat zijn vliegtuig onbestuurbaar was geworden. In dit geval, vertelde hij me, moet een controle van de bestuurbaarheid worden uitgevoerd, in landingsconfiguratie, op ongeveer 3 tot 4.000 voet. Dat is wat ik besluit te doen...

Je demande ensuite à mon N° 2, Didier Sibille, de faire un *check visuel* de l'avion. Il m'annonce que la rampe est bien en position mais que la porte supérieure n'est pas fermée et semble flotter.

Je déclare l'*emergency* (situation de détresse) à Bruxelles par un *Mayday call* et le *squawk IFF 7700*. Je reçois la priorité d'atterrissage.

Vous avez un sérieux problème. Comment voler l'avion sans gouvernail de profondeur... ? Il faudra jouer sur la puissance moteur...

Effectivement. C'est là que je me suis souvenu d'une discussion que j'ai eue avec un ancien, José Schepers, lorsque j'étais sur F-104 à Beauvechain. Nous sommes en 1976 ; José me raconte l'histoire de la perte d'un appareil après que le pilote ait dû s'éjecter, son avion étant devenu incontrôlable. Dans ce cas, m'avait-il dit, il faut faire un *controlability check*, en configuration d'atterrissage, vers les 3 à 4.000 pieds. C'est ce que je décide de faire...



Floating door.



The CH 07 of Didier Sibille.

We vliegen nog steeds met 130 kts, op 12.000 voet, 50% flaps. Ik breng de bemanning op de hoogte van mijn bedoelingen en we beginnen met de "*descend checklist*". Ik verminder langzaam het motorvermogen en zet de trim weer in de normale stand. De snelheid neemt af tot 120 Kts en tot onze verbazing, begint het vliegtuig te klimmen... !

Ik laat het motorvermogen weer toenemen. De snelheid neemt weer toe en het vliegtuig begint te dalen... Als we naar omlaag trimmen, daalt het vliegtuig sneller. Door met de motor en de trim te spelen, slaag ik erin een daalsnelheid te vinden die ons naar 3.500 voet AGL brengt, of 1.200 m boven de grond. Ik vraag Didier Sibille, aan het stuur van de CH-07, om de radiocommunicatie te verzorgen, zodat wij ons kunnen

Nous volons toujours à 130 kts, à 12.000', 50% de flaps. J'informe l'équipage de mes intentions et nous débutons la *descend check list*. Je réduis lentement les moteurs et remets le trim en position normale. La vitesse diminue vers les 120 Kts et à notre grande surprise, l'avion se met en montée... !

Je remets du moteur. La vitesse réaugmente et l'avion se met en descente... En actionnant le trim vers le bas, l'avion descend encore plus. Je parviens, en jouant sur le moteur et le trim, à trouver un taux de descente qui va nous amener vers les 3.500' AGL, soit 1.200 m sol. Je demande à Didier Sibille, aux commandes du CH-07, de s'occuper de la radio de façon à pouvoir nous concentrer sur le pilotage de cet appareil aux commandes partiellement inversées !!!

Het langste half uur van mijn leven...

concentreren op het besturen van dit vliegtuig met gedeeltelijk omgekeerde besturing!!! Met de parameters die wij vliegen (130 Kts...), moet ik het landingsgestel nog neerlaten om het gedrag van het vliegtuig in landingsconfiguratie te controleren. De wielen komen normaal uit en ik slaag erin onze hoogte aan te houden. We maken de "approach" en "final" checklist af. Ik kondig onze intentie aan om een lange nadering (+/- 10 NM) te beginnen op baan 02, met een daalsnelheid van 200 voet/min, met het doel om te landen op het midden van de baan.

Ik begin de nadering en gebruik daarbij de motor en de trim om de grillige bewegingen van het hoogteroer te compenseren. We passeren de 3.000 voet, 2.500 voet, 2.000 voet... Rond 1500 voet verminder ik de daalsnelheid om me te stabiliseren op 1200 voet. Tot onze verbazing zet het vliegtuig zijn daling voort!!! We passeren 1.000 voet, 800 voet... Ik zeg aan de bemanning dat we gaan neerstorten!!!

Niet wetend wat nu te doen, in wanhoop..., vraag ik de copiloot en de navigator om te proberen de stick naar achter te trekken. We doen het met z'n drieën zonder succes! Plotseling vermindert de daalsnelheid en gaat het vliegtuig terug in horizontale vlucht op ongeveer 700 voet. Heeft het grondeffect gewerkt? Ik slaag erin terug naar 1.200 voet te klimmen en zet de nadering verder.

Ik begin weer te dalen en hou deze keer de daalsnelheid van 200 voet aan. Ik mik op de helft van de landingsbaan, zoals aangekondigd. Ik werk de *final checklist* af en vraag de loadmaster de leerling-piloten te brieven voor een mogelijke noodlanding...

Beetje bij beetje, realiseer ik me dat de daalsnelheid iets toeneemt. Ik zit vast. Als ik het motorvermogen opnieuw laat toenemen, zullen we nog sneller dalen. Er is ook geen sprake van dat we onder de 130 kts zakken om verder op de baan te landen. We moeten maar hopen dat we het begin van de landingsbaan kunnen bereiken.

Dat zal het geval zijn. We passeren net de eerste meters beton, maar ik heb nog steeds 130 Kts. Nog te veel om te landen. Ik verminder langzaam het vermogen op de vier motoren en juist wanneer de snelheid afneemt, voelen we een klap aan de achterkant van het vliegtuig en gaat de neus omhoog! We riskeren de baan met de staart te raken...

Instinctief roep ik "Going around" en ondanks het feit ik "committed to land" ben duw ik de vier motorhendels in het dashboard. De snelheid neemt onmiddellijk toe en... de neus van het vliegtuig gaat naar beneden! Op hetzelfde ogenblik, voel ik dat de wielen de landingsbaan raken. Ik zet de motoren weer op laag vermogen, druk op de remmen en zet het neuswiel op de grond door de propellers in "reverse" te zetten. Het vliegtuig stopt...

Dit zullen voor mij en ongetwijfeld voor de andere leden van de bemanning, de langste 30 minuten van ons leven zijn.

Avec les paramètres auxquels nous volons (130 Kts...), il me reste à sortir le train pour vérifier le comportement de l'appareil en configuration d'atterrissage. Les roues descendent normalement et je parviens à maintenir notre altitude. Nous terminons l'*approach* et *final check list*. J'annonce notre intention d'entamer une longue finale (+/- 10 NM) sur la piste 02, à un taux de descente de 200'/min, l'objectif étant de se poser à mi-piste.

Je débute la descente en jouant du moteur et du trim pour contrecarrer les mouvements erratiques de l'elevator. Nous passons les 3.000', 2.500', 2.000'... Vers les 1.500', je ralentis la descente pour me stabiliser à 1.200'. À notre grande surprise, l'avion poursuit sa descente !!! Nous passons 1.000', 800'... J'annonce à l'équipage que nous allons crasher !

Ne sachant plus que faire, en désespoir de cause..., je demande au copi et au Nav d'essayer de faire bouger le stick vers l'arrière. Nous nous y mettons à trois. Sans succès ! Subitement, l'avion ralentit sa descente et se remet en vol horizontal vers les 700'. L'effet de sol a-t-il joué ? Je parviens à remonter à 1.200' et à poursuivre l'approche.

Je recommence la descente et maintiens cette fois les 200' de taux de descente. Je vise la mi-piste comme annoncé. Je termine la *final check list* et demande au loadmaster de briefer les élèves-pilotes en prévision d'un éventuel *crash landing*...

Petit à petit, je réalise que le taux de descente augmente légèrement. Je suis coincé. Si je remets du moteur, nous allons encore descendre plus vite. Il n'est pas question non plus de descendre en-dessous des 130 Kts afin d'atterrir plus en avant dans la piste. Il ne nous reste plus qu'à espérer pouvoir atteindre le début de piste.

Ce sera le cas. Nous passons tout juste les premiers mètres de béton, mais j'ai toujours 130 Kts. Encore trop pour pouvoir toucher. Je réduis lentement les quatre moteurs et au moment où la vitesse diminue, nous sentons un coup à l'arrière de l'appareil et l'avion se cabre ! Nous risquons de toucher de la queue...

Instinctivement, j'annonce « *Going around* » malgré que je sois « *committed to land* » et tape les quatre manettes moteur dans le tableau de bord. La vitesse réaugmente instantanément et... le nez de l'avion redescend ! Au même moment, je sens que les roues touchent la piste. Je réduis à nouveau les moteurs, freine et plaque la roue de nez au sol en passant en « *reverse* ». L'avion s'arrête...

Ce seront pour moi et sans aucun doute le reste de l'équipage, les plus longues 30 minutes de notre vie.



Hartelijk dank voor dit interview Pitou.

De prijs voor de 99e RAF-promotie die je op 10 december 1984 werd toegekend, hebt je uiteraard dik verdiend.

Na een eerste onderzoek binnen de Wing, zal de Korpscommandant, Kolonel René Hoeben, een onderzoek laten instellen naar de oorzaak van dit ernstig incident door de Ongevallen Onderzoeksdienst van de Luchtmacht, om na te gaan hoe en waarom de "Aft cargo door actuator" van de structuur van het vliegtuig kon afscheuren en de kabel van het hoogteroer kon blokkeren. Het abnormale gedrag in "pitch" van het vliegtuig kan worden verklaard doordat de bovenste laaddeur in de wind zweefde, en het hoogteroer voorbij het geblokkeerde deel van de kabel vrij kon bewegen in functie van de veranderende snelheid van het vliegtuig.

Kapt Poly Stevens, de luchtveiligheidsofficier van de 15 Wing, zal later een dossier voor de toekenning van een "Good show" voorbereiden voor onze vriend Pitou en zijn bemanning. De Stafchef van de luchtmacht, Lt Gen Avi Y. Dedeurwaerder zal hen die toekennen op 8 mei 1985.

Un grand merci Pitou pour cet entretien.

Le prix de la 99^e promotion RAF qui t'est remis le 10 décembre 1984, manifestement, tu l'as bien mérité.

Après une première investigation au sein du Wing, le Chef de corps, le Colonel René Hoeben, fera ouvrir une enquête par le *Service d'enquête accident avion* de la Force Aérienne afin de déterminer la cause de ce grave incident. Autrement dit, d'essayer de comprendre comment et pourquoi l'« Aft cargo door actuator » a pu se détacher de la structure principale de l'appareil et entraîner le blocage du câble du gouvernail de profondeur. Quant au comportement anormal de l'appareil en *pitch*, il s'explique du fait que la porte supérieure arrière flottait au vent, créant au-delà de la partie bloquée du câble un mouvement du plan de profondeur, lors des variations de vitesse.

Un dossier sera préparé par le Capt Poly Stevens, l'officier de sécurité aérienne du 15 Wing, en vue de l'attribution d'un « Good show » pour l'ami Pitou et son équipage. Cela leur sera attribué par le Chef d'État-major de la Force Aérienne, le Lt Gen Avi Y. Dedeurwaerder, en date du 8 mai 1985...



The 99th RAF promotion award.

On the picture from left to right: Clément Damsin, Jean Guillaume, Fernand Piquin, Pitou Aerts, Léon Rubin, Eddy Laden & Frans Willems.

Epiloog

Het artikel is dus af, klaar om naar de betrokken verenigingen gestuurd te worden. Pitou wil er zich zeer gewetensvol van verzekeren dat de publicatie van onderstaande foto geen probleem vormt voor een van de bemanningsleden. Hij slaagt erin om enkelen te contacteren, waaronder de loadmaster ...

"Ah Pitou ... blij van je te horen. De CH-03 ...? Natuurlijk herinner ik het me. Ik sprak er onlangs weer over met Jojo Belot. We wonen in dezelfde streek. Ik heb jou of iemand anders dit nooit verteld ... Omdat de bovenste laaddeur vaak een probleem had bij het sluiten, waren we het gewoon van erop te springen. Met mijn gewicht lukte me dat zonder problemen ... Behalve dat deze

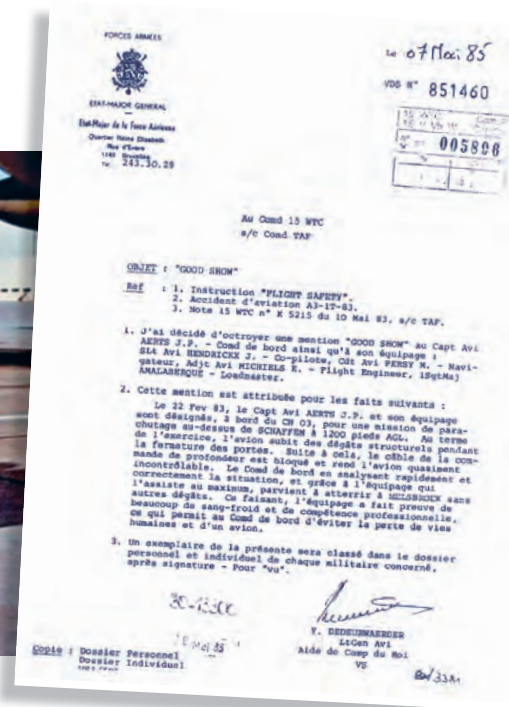
Épilogue !

L'article est donc terminé, prêt à être envoyé aux associations concernées. Très consciencieusement, Pitou veut s'assurer que la publication de la photo ci-après ne pose aucun problème à l'un des membres du crew. Il parvient à en contacter quelques-uns, notamment le loadmaster...

« Ah Pitou... Heureux de t'entendre. Le CH-03... ? Bien sûr que je m'en souviens. J'en ai encore parlé récemment avec Jojo Belot. Nous habitons dans le même coin. Comme la porte supérieure avait souvent des problèmes à se fermer complètement, nous avons pris l'habitude de sauter dessus. Avec mon poids, j'y parvenais sans problème ! Sauf que cette fois...



The crew.



keer... op het ogenblik dat ik wou "springen" de "Aft cargo door actuator" bezweek en het vliegtuig omhoog schoot... Je had mijn gezicht moeten zien!

Pitou nam snel contact op om me deze informatie mede te delen.

Wat Pitou in dit artikel niet vermeldt, is dat de voorziene modificaties en de aanpassing van foutieve procedures niet toegepast werden op de C-130-vloot. Andere C-130-gebruikers hadden ook problemen vastgesteld met het sluiten van deze deur, en Lockheed had de nodige modificaties bevolen om eraan te verhelpen.

Wat ook niet wordt gezegd, is dat sommige piloten eveneens medeplichtig waren ... Maar dit gebeurde voor de drop, dus bij de opening van de deuren. Inderdaad, en ik herinner me dat ik het hoorde vertellen tijdens mijn C-130-conversie. Als de bovenste laaddeur niet goed vergrendelt "Duw dan gewoon wat negatieve G's ... het werkt. "En om er gekscherend aan toe te voegen." Vooral te doen als je passagiers hebt voor wie het de eerste vlucht is en je ze niet waarschuwt ... "

Dit gebeurde in 1983 ... Een andere tijd natuurlijk!

au moment où je m'apprête à sauter, l'« Aft cargo door actuator » lâche avec le cabrage de l'avion comme conséquence... Tu aurais dû voir ma tête ! »

Pitou s'est empressé de me contacter pour me faire part de ce complément d'information.

Ce que Pitou ne raconte pas dans cet article, c'est que des erreurs de manipulation et des amendements avion n'avaient pas été apportés à la flotte C-130. D'autres utilisateurs C-130 avaient également constaté des problèmes de fermeture de cette porte et Lockheed avait sorti les amendements nécessaires pour y remédier.

Ce qui n'est pas dit non plus c'est que certains pilotes étaient eux aussi complices... Mais là, cela se passe avant le largage, lors de l'ouverture des portes arrière. Je me souviens de l'avoir entendu raconter lors de ma conversion C-130... Si la porte supérieure ne se verrouille pas correctement... « Il suffit de pousser des G négatifs... Généralement, cela fonctionne ! » Et d'ajouter en blaguant : « À faire surtout s'il y a des passagers dont c'est le baptême de l'air et que vous ne les avez pas prévenus... »

Cela se passait en 1983... Une autre époque, manifestement.



The new aft cargo door actuator.

