



Driemaandelijks tijdschrift

Périodique trimestriel

Editie 2/95

Edition 2/95

Documentatie centrum van de 15de Wing

Centre de documentation du 15^{ième} Wing

Verantwoordelijke uitgever : J. Huybens : Editeur responsable



DE MDC - STORY

De 15de Wing Luchttransport was tot voor kort verantwoordelijk voor het administratief beheer van een eenheid behorend tot het Hoofdkwartier van de Taktische Luchtmacht: Het “Military Detachment for Co-ordination” (M D C)

Het MDC was een eenheid van de Luchtmacht, afgedeeld bij het burgercentrum voor de controle van het luchtverkeer te Brussel-Nationaal (Zaventem). Het had als hoofdtaak de coordinatie tussen de burger- en de militaire controlediensten te verzekeren.

Voor de tweede wereldoorlog vloog men zonder noemenswaardige hulp van controle-organismen. Het toenemend luchtverkeer onmiddellijk na de oorlog was er de oorzaak van dat superviserende en coördinerende organismen dienden opgericht. De “vluchtinformatiediensten” bleken inderdaad hun steeds omvangrijker wordende taak niet langer aan te kunnen. Bovendien had de verstrekte informatie enkel betrekking op het operationele aspect van de vliegerij, terwijl de “dienstenvluchten” meer en meer in belang toenamen. De transportvluchten hadden hun voornaamste thuishaven in Evere, waarbij zich druppels-gewijze ook de eerste lijnvliegtuigen kwamen voegen, die tijdens de oorlog praktisch totaal van het toneel verdwenen waren.

Het is dan ook in die tijd (1946) dat, gedwongen door de omstandigheden, het “Joint Air Traffic Control Centre” (JATCC), samengesteld uit militaire en burger luchtverkeersleiders, het daglicht zag. Dit nieuw organisme hield zich hoofdzakelijk bezig met de luchtverkeerscontrole op en in de nabijheid van de vliegvelden. Doch weldra begon men ook het belang van een regionale controle in te zien, die uiterst belangrijk bleek te zijn voor het veilig opstijgen en landen op de verschillende operationele basissen.

Om te vermijden dat de verschillende vliegvelden lukraak hun eigen controle zouden voeren werd een overkoepelend “point to point” orgaan opgericht; de eerste coördinatiecel werd gevormd in de schoot van het JATCC (FIS)

Haar voornaamste opdracht bestond in het doorsturen van vluchtplannen en verstrekken van algemene informatie betreffende de aan gang zijnde of voorziene vluchten. De coördinatie van deze vluchten werd vooral gedaan ten voordele van Evere; In een verder stadium werd deze cel uitgebreid om te werken voor alle Belgische vliegvelden en de “Joint Centres” van Stanmore, Wahn, Orly en Celle.

De samenwerking tussen de burger- en militaire controleurs werd gematerialiseerd in de oprichting van het eerste “Area Control Centre” (ACC) te Melsbroek (Batavia). Tegen het einde van 1946 vestigde het JATCC zich te Melsbroek om er een coördinatiedetachement te worden, toegevoegd aan het ACC, dat intussen door burgers werd geleid. In oktober 1949 werd de dienst voor luchtcontrole (S C A) opgericht te Eben Emael om in september 1950 overgeplaatst te worden naar Evere. Deze overplaatsing gaat gepaard met een totale reorganisatie van de militaire luchtcontrole en een nauwkeurig

L'HISTOIRE DU MDC

Jusqu'il y a peu de temps, le 15 ième Wing avait la gestion administrative d'une unité qui dépendait fonctionnellement du Quartier Général de la Force Aérienne Tactique: le M D C, ou "Military Detachment for Coordination".

Le M D C était une unité de la Force Aérienne détachée auprès du Centre Civil de Contrôle du Trafic Aérien de Bruxelles National (Zaventem), ayant pour tâche principale la coordination entre les services de contrôle civil et militaire.

Avant la seconde guerre mondiale, les vols s'effectuaient pratiquement sans l'aide d'organismes de contrôle. Avec la fin des hostilités, l'augmentation de la densité du trafic (civil et militaire) rendit la supervision et le contrôle des vols indispensables. Au début, les "Services d'Information en Vol" semblaient incapables d'accomplir leur fonction; les informations disponibles n'étaient applicables que pour l'aspect opérationnel des missions, alors que l'aviation "utilitaire" prenait de plus en plus d'extension. Les activités de transport se faisaient principalement au départ de l'aérodrome d'Evere, où petit à petit s'installaient les premiers avions de ligne, dont les activités avaient quasiment cessé durant le conflit.

Nécessité obligea, et c'est en 1946 que fut créé à Evere le "Joint Air Traffic Control Centre" (JATCC) , composé de contrôleurs civils et militaires. Ce nouvel organisme s'occupait principalement du contrôle aérien à l'approche des aérodromes; mais rapidement se fit sentir la nécessité d'un contrôle régional, qui assurerait la sécurité des décollages et atterrissages sur les différents aérodromes opérationnels.

Un service de contrôle "point to point" fut mis sur pied, pour éviter que les différents aérodromes ne fassent le même travail; une première cellule fut donc formée au sein du JATCC (FIS).

Sa mission principale consistait en l'envoi des plans de vol et d'informations générales concernant les vols prévus ou en cours. La plupart du temps, cette coordination fut faite au profit de l'aérodrome d'Evere; l'extension de la première cellule put profiter à tous les aérodromes belges, ainsi qu'aux "Joint Centres" de Stanmore, Wahn, Orly et Celle.

La collaboration entre les contrôleurs civils et militaires aboutit à la création du premier "Area Control Centre (ACC) à Melsbroek (Batavia). A la fin de 1946 le JATCC s'installera à Melsbroek pour devenir un détachement de coordination, ajouté à l'ACC, ce dernier sous direction civile. En septembre 1950, le service de contrôle aérien (SCA), créé à Eben Emael en 1949, s'établit à Evere, ce qui entraîna une réorganisation du contrôle aérien militaire et une séparation précise entre les opérations et le trafic aérien pur (ATC). Le JATCC, fort d'une vingtaine d'hommes, fut rattaché au SCA. En 1951 naissait une nouvelle section: le service d'informations aéronautiques, AIS (Aeronautical Information Service).



onderscheid tussen de operationele en de algemene luchtbewegingen tekent zich af. Het JATCC, met een getalsterkte van ongeveer 20 personen werd aangehecht bij SCA. In 1951 komt een nieuwe sectie tot stand: de luchtinformatiedienst of A I S (Aeronautical Information Service).

In 1953 werd het steeds groeiende JATCC een onafhankelijk smaldeel met een honderdtal effectieven: het ATCC (Air Traffic Coordination Centre). Wanneer dan in 1956 de jachtgroep wordt opgedoekt en plaats maakt voor het DAT (Commandement Défense Aérienne Territoriale) vindt men het ATCC organiek terug bij de sector van Glons, het CRC (Control and Reporting Centre).

In 1960 wordt het commando DAT bij het Commando TAF (Tactical Air Force) ondergebracht. Het ATCC wordt dan veranderd in P FAé / ACC (Personnel Force Aérienne auprès de l'ACC).

Op 18 januari 1961 verhuist de eenheid naar de nieuwe installaties te Zaventem; in de loop van hetzelfde jaar worden tevens twee nieuwe secties bijgevoegd: enerzijds een sectie voor de verdeling van de luchtvaartdocumentatie en anderzijds een sectie voor onderzoek van luchtvaartincidenten en inbreuken op de regels van het luchtverkeer.

In maart 1962 krijgt de AIS een nieuwe opdracht, die steeds meer aan belang wint: het aanvragen van diplomatische toelatingen voor overvlucht en landen.

Als gevolg van een reorganisatie in de schoot van de ATCC wordt in datzelfde jaar het FIS teruggenomen door de Régie der Luchtwegen en verdwijnt het bureau "Movements" van P FAé/ACC. Alle elementen zijn nu aanwezig en in 1962 wordt het vroegere ATCC het MDK (Militair Detachement voor Koördinatie)

In 1964 wordt het MDK eveneens belast met de bestellingen, het bijhouden en het verdelen van de luchtvaartdocumentatie, evenals de notificatie van de overvluchten van het Belgisch grondgebied door vreemde vliegtuigen en de reservaties van het luchtruim voor activiteiten zoals para drop, luchtdéfilés en fotografische vluchten.

In december 1965 wordt de benaming MDK veranderd in MDC (Military Detachment for Co-ordination).

J.P. Ravet
(wordt vervolgd)

En 1953, le JATCC devient une escadrille indépendante composée d'environ cent personnes: l'ATCC (Air Traffic Coordination Centre); lorsqu'en 1956, à la dissolution du Groupe de Chasse, apparaissait le Commandement de la Défense Aérienne du Territoire (DAT), l'ATCC fut remplacé organiquement auprès du Secteur de Glons, le CRC (Control and Reporting Centre).

En 1960, le Commandement de la DAT fut incorporé au Commandement de la Force Aérienne Tactique (TAF); l'ATCC devint alors le P FAé (Personnel Force Aérienne auprès de l'ACC).

Le 18 janvier 1961, l'unité fut transférée vers les nouvelles installations de Zaventem; dans cette période, deux nouvelles sections virent le jour. D'une part, un Bureau de Distribution des Publications Aéronautiques, et d'autre part un Bureau des Incidents et Infractions aux Règlements de Trafic Aérien.

En mars 1962, l'AIS se voit attribuer une nouvelle mission, qui prendra de plus en plus d'importance au fil des années: la demande d'autorisations diplomatiques de survol et d'atterrissage.

Suite à une nouvelle réorganisation de l'ATCC, le FIS est repris par la Régie des Voies Aériennes, et le bureau "Movements" du P FAé/ACC est supprimé.

Désormais, tous les éléments étant en place, l'ATCC devient le DMC (Département Militaire de Coordination).

En 1964, le DMC est chargé des commandes, distribution et tenue à jour de la documentation aéronautique, des notifications de survol du Royaume par les avions étrangers et des réservations d'espace aérien pour les exercices tels que parachutage, défilés aériens, survols photo, etc...

En décembre 1965, la dénomination DMC est changée en MDC (Military Detachment for Coordination).

J.P. Ravet
(à suivre)



ERELEDEN

Als erkenning voor zijn buitengewone bijdrage tot de oprichting van het Documentatiecentrum van de 15de Wing, hebben wij het genoegen als ereleden te benoemen:

De Heer Pierre VAN DEN BROECK
op 15 juni 1995

De Heer Norbert NIELS
op 14 september 1995

De Raad van Bestuur.

"RESTORE BOXCAR"

De restauratie van de C-119 CP 10 gaat met rasse schreden vooruit, dank zij de doorgedreven inspanningen van een zeer dynamische ploeg, als volgt samengesteld:

Etienne Stevens	Marcel Vandenmeersche
René Naulaerts	Jules Scheyltjens
Bob Vanden Bossche	Pierre Demol
José De chambre	

U kan deze ploeg versterken door kontakt op te nemen met Etienne Stevens (02-460 35 40); ze is in principe elke maandag op de "werf", als echte boetseerders die een kunstwerk in vorm kneden. De vervormingen van de structuur en de corrosie maken hun taak echter niet gemakkelijk. Dit belet niet dat we thans volgende vorderingsstaat kunnen opmaken:

10-11 april: Plaatsen en bevestigen van het centrale vlak van de vleugels op de cargo (met dank voor de tussenkomst van 21 Log Wing en het Bn Genie van Amay)

12 april: Vasthechting deuren aan de cargo.

24 april: Isolatie cargo voor ontsmetting.

2 mei: Afnemen van neuswielen voor opknapbeurt.

mei-juni-juli: Oppompen van hoofdlandingsstel; installatie neuswielen; diverse werken aan de cel (vleugels, boom...); Zending Kapellen voor recuperatie van onderdelen

31 juli: een vliegveldtractor verplaatst de C-119 over een tiental meters, om de plaatsing van motoren, vleugels en "booms" mogelijk te maken.

De ploeg "Restore Boxcar" houdt eraan de "Old Timers" te danken voor hun gulle tussenkomst in de kosten voor het afsluiten van een noodzakelijke verzekering, alsook de Heer Robert Niels, wiens vrijgevigheid toegelaten heeft over te gaan tot de aankoop van onontbeerlijk en nuttig gereedschap.

Zoals U merkt zijn er talrijke manieren om de wedergeboorte van Uw "Flying Boxcar" te activeren, als U dat werkelijk wilt...

MEMBRES D'HONNEUR

Pour sa contribution exceptionnelle à l'essor du Centre de Documentation du 15 ième Wing, nous avons eu le plaisir de nommer membres d'honneur:

Monsieur Pierre VAN DEN BROECK
le 15 juin 1995

Monsieur Norbert NIELS
le 14 septembre 1995

Le Conseil d'Administration.

"RESTORE BOXCAR"

La restauration du C-119 CP-10 avance à grands pas, grâce à la persévérance d'une équipe très dynamique composée de:

Etienne Stevens	Marcel Van den Meerssche
René Naulaerts	Jules Scheyltjens
Bob Vanden Bossche	Pierre Demol
José De chambre	

à laquelle vous pouvez vous joindre, en prenant contact avec Etienne Stevens (02-460 35 40); en principe, ils sont sur le "chantier" tous les lundis, tels des sculpteurs en train de remodeler une oeuvre. Mais les déformations de la structure et la corrosion sont loin de rendre leur tâche aisée; voyez pourtant les étapes déjà franchies:

10-11 avril: Pose et fixation du plan central de l'aile sur le cargo (21 Log Wing et Bn Genie AMAY)

12 avril: Fixation portes cargo.

24 avril: Isolation cargo pour désinfection

2 mai: Enlèvement roues de nez pour réfection

mai-juin-juillet: Gonflage train principal; installation roues de nez; divers travaux cellule (ailes, boom,...); Mission Kapellen pour récupération de composants

31 juillet: un tracteur d'aérodrome déplace le C-119 d'une dizaine de mètres, afin de permettre la pose des moteurs, ailes et "booms".

L'équipe "Restore Boxcar" tient à remercier les "Old Timers" pour leur intervention généreuse dans l'assurance qu'il a fallu contracter, ainsi que Monsieur Robert Niels dont la gratification a permis de faire l'achat d'outillage bien utile.

Comme vous voyez, il y a différentes façons d'activer la "renaissance" de votre "Flying Boxcar",... si vous le désirez vraiment.



REUNION D'AMIS

Le 10 mai 1993, une réunion d'amis s'est déroulée au musée de l'aviation militaire de Soestdijk à l'occasion du 50^e anniversaire de la formation de la 1^e escadrille de transport en 1943. L'objectif était de rassembler les anciens pilotes et membres de l'équipage qui ont participé à l'opération Boxcar. Le résultat fut une réunion réussie avec de nombreux anciens pilotes et membres de l'équipage qui se sont retrouvés pour célébrer cette occasion spéciale.



Le "Restore Boxcar" team à l'œuvre

Het "Restore Boxcar" team aan het werk



OFFICIELE INHULDIGING "DAKOTA"

Het is zo dat het project van ons Documentatiecentrum reeds vaste vorm aannam op het einde van 1992; het was de tijd toen enkele "fanaten"- stichters maandelijks vergaderden in de officiers- of onderofficiersmess (bij gebrek aan de huidige faciliteit in blok 3), om er beetje bij beetje hun doelstellingen te bepalen.

Dan kwam de dag, ergens in het begin van 1994, waar het Centrum zijn intrek kon nemen in de gereserveerde ruimte, waar echter nog alles moest gedaan worden: plaatsen van tussenschotten en panelen, verwerven van verscheidene vormen van meubilair enz... Dit was slechts mogelijk dank zij de persoonlijke inzet van onze aktieve leden, de hulp van de 15de Wing en de uitzonderlijke bijdrage van milde schenkers, die we hier allen willen danken.

Ondanks de rommelige aanblik van "de werf" werd besloten om vanaf het begin het publiek toe te laten, ten einde iedereen te sensibiliseren en een aktieve participatie, vooral van onze oudgedienden, uit te lokken. Dit bleek een goed idee te zijn, vermits onze "Dakota" zich progressief vulde met documenten, souvenirs en materieel dat volgens velen, en tot grote voldoening van iedereen, beter een plaats vond in een tentoonstellingsruimte dan in een oude kist of verloren op een zolder.

Naarmate de weken en maanden vorderden, ruimde de wanorde plaats voor een beter gestructureerd decor; en tijdens een hevige opstoot van werklust in maart en april laatstleden werd de "Dakota" klaargestoomd voor de officiële opening.

Deze vond plaats op een zonnige lentenamiddag op 3 mei; de uitgenodigden waren in grote getale opgekomen: ze waren met meer dan honderd , allen oudgedienden en sympathisanten, waarvan de aanwezigheid bijdroeg tot de luchtige sfeer van de "happening", tot grote voldoening van de initiatiefnemers.

Na de bemoedigde toespraken van de President en Commandant 15de Wing, Kolonel Vlieger Van Eeckhoudt, en de Directeur van het Centrum, Kolonel Vlieger b.d. Huybens, volgde het hoogtepunt van de gebeurtenis: het doorknippen van het symbolisch lint, voor de gelegenheid uitgevoerd in de drie kleuren van de vliegende smaldele. Deze opdracht werd met glamour uitgevoerd door de Generals Vliegers Henry en Debêche, prestigieuze oudgedienden van de Wing, die ons de eer aandeden in ons midden te zijn. Nadien volgden de onvermijdelijke uitwisseling van soms verre herinneringen, met één (lees: meerdere) glazen van de vriendschap....Voorwaar een prachtige dag !

We houden er nogmaals aan iedereen te danken die door zijn aanwezigheid bijgedragen heeft tot het succes van deze opening, alsook dezen die, verhinderd om te komen, ons hun sympathie en hun aanmoedigingen lieten geworden; en ten slotte de talrijke effectieven van de 15de Wing, die zich onbaatzuchtig ten dienste van de organisatoren gesteld hebben ! LEVE DE DAKOTA !

INAUGURATION OFFICIELLE "DAKOTA"

Il est vrai que le projet de notre Centre de Documentation prit déjà corps fin 1992: c'était le temps où les quelques "mordus" fondateurs se réunissaient mensuellement, au mess des officiers ou des sous-officiers, parce que l'étage du bloc 3 n'était pas encore disponible, et définissaient petit à petit leurs objectifs.

Puis vint le jour, début 1994, où le Centre pouvait enfin s'installer dans son espace propre, mais où tout restait à faire: installation de cloisons, panneaux d'exposition, acquisition de mobilier divers, etc... Ceci ne fut possible que grâce à l'investissement personnel et bénévole de nos quelques membres actifs, à l'aide du 15ième Wing et à la contribution exceptionnelle de généreux donateurs, que nous remercions ici.

Malgré l'aspect désordonné de ce chantier, il fut décidé de le rendre accessible au public dès le début, afin de sensibiliser chacun et de "provoquer" la participation, en particulier de nos "anciens". Ce fut une bonne décision, parce que petit à petit, le "bouche à oreille" aidant, notre "Dakota" s'enrichissait de documents, souvenirs, matériel, que beaucoup préféraient voir exposés qu'enfouis dans des caisses du fond du grenier... à la grande satisfaction de chacun.

Au fil des semaines, des mois, le désordre s'estompait et le décor s'embellissait; et après une activité plus fébrile en mars et avril derniers, le "Dakota" était prêt pour son inauguration officielle.

Cela se passait le 3 mai, par une belle après-midi de printemps; les invités avaient répondu très nombreux à l'évènement; ils étaient plus de cent, anciens et sympathisants de tout bord, dont la présence contribua à l'ambiance du "happening" et fit chaud au coeur des initiateurs du projet.

Faisant suite aux discours encourageants du président, le Colonel Aviateur Van Eeckhoudt, Commandant du 15ième Wing, et du Directeur du Centre, le Colonel Aviateur e.r. Huybens, le point culminant de cette inauguration fut la coupure symbolique du ruban (aux couleurs des trois escadrilles de vol) par les Généraux Aviateurs Henry et Debêche, "anciens" de marque s'il en est, qui nous ont fait l'honneur de leur présence. Et puis ce furent les échanges de souvenirs, parfois lointains en dégustant le(s) verre(s) de l'amitié,... une belle journée, c'est vrai.

Nous tenons encore à remercier tous ceux qui, par leur présence, ont contribué au succès de cette inauguration, et ceux aussi qui, n'ayant pu venir, nous ont signifié leur sympathie et leurs encouragements; également le personnel du 15ième Wing qui, bénévolement, se mit au service de l'organisation. VIVE LE "DAKOTA" !



SIC TRANSIT C-119

De Belgische Flying Boxcars zullen voor wet en rechtspraak nooit meerderjarig geweest zijn, en evenmin stemgerechtigd. Eigenlijk kan het hen weinig verdoven wat de Kamers en de magistratuur ooit van hen gedacht hebben. En zij zeggen het ook.

In Koksijde staan zij bij de taxitracks nog wat onwennig met de vleugels over elkaar na te praten. Tragisch is het wel: amper twintig te zijn en te weten dat die zonnestralen de laatste zijn die je romp zullen strelen. Je hebt alles gehad, te veel beleefd om nog te vertellen voor je sterven moet. De keuze was zoals voor Achilles: een kort en roemrijk leven of een uitgesponnen maar roemloos bestaan.

Onze C-119 Fairchild Packets hadden van bij het begin gekozen. En toch, éénentwintig worden en de ouderen verplichten je meerderjarigheid te erkennen ware een pret geweest, die ze er in Melsbroek nog wel zouden willen bijnemen hebben. Tot daar. Op 24 september (1973) zou het nochtans zover geweest zijn. In 1952 landden toen de eerste C-119's. Geleverd in het raam van het Amerikaanse Mutual Defense Assistance Program (MDAP) brachten zij nieuw leven in de Vervoer- en Verbindingswing.

Wie de stofferige "authorisation books" van dat jaar openslaat, ziet voor die datum bijna overal Dakota vluchten geboekt.

De jonge C-119 zou heel wat veranderen. Om te beginnen de piloten.

Op 7 oktober om 10.50 ging Cdt VI Binon, toenmalig bevelhebber van het 20ste Smaldeel, voor het eerst in de lucht met een jonge tweestarter. Een trainingsvlucht van 1h20 min. Nu, Capt Pollock (USAF) was er nog bij. De conversie op C-119 werd immers in België door Amerikaanse instructeurs aangeleerd. In tegenstelling met die op C-130, waarvoor de leden van de Belgische Luchtmacht zelf naar de States trokken. Twee dagen later, omstreeks kwart na drie in de namiddag, werd het voor Cdt Binon de eerste solovlucht. Herinneren jullie nog: Bodart, Collard, Maricq, Moreau en Quets. Zo zouden heelwat premières elkaar opvolgen. Naar huidige maatstaven duurde de omscholing langer en bleven de instructeurs dichter bij.

Twee uren vliegen naar Chateauroux en 1u35 terugkeren staat geboekt als de eerste buitenlandse zending. "Waarschijnlijk om spare parts te halen, want ginds was het enorme Amerikaanse depot gelegen, waar alles transiteerde dat voor Europa bestemd was". Men weet het reeds niet te best meer. De tijden zijn veranderd. Voor iedereen was het afstands begrip enger dan nu. Want zelfs als de Luchtmacht hierbij steeds ruimer en breder dacht, toch werd "Rome - Pisa" nog beschouwd als een verre afstandstraining. Tot dan boven Melsbroek de dag optrok: 3 maart 1953. Een speciale bladzijde in een Congo-boek, waar jaren later minder vreugde zou in te schrijven zijn.

SIC TRANSIT C-119

Les Flying Boxcars belges n'atteindront donc pas leur majorité; pas plus que le droit de vote. En réalité, peu leur importe ce que peuvent en penser les chambres et la magistrature.

A Koksijde, à proximité des taxitracks, ils semblent encore mal à l'aise avec leurs ailes emboîtées. Sort tragique à la vérité: avoir à peine vingt ans et savoir que ces rayons de soleil seront les derniers à caresser leur fuselage. Avant de s'éteindre il leur reste trop peu de temps pour raconter tout ce qu'ils ont vécu. Le choix était celui d'Achille: une vie courte et glorieuse ou une existence monotone et sans éclat.

Dès le début, le choix de nos C-119 Fairchild Packets avait été fait. Et pourtant: atteindre vingt et un ans et la reconnaissance de leur majorité aurait été une véritable joie, qu'ils auraient aimé encore savourer à Melsbroek. Le 24 septembre (1973) il en aurait été ainsi; tant pis. C'est en 1952 qu'arrivaient chez nous les premiers C-119's; livraison dans le cadre du Mutual Defense Assistance Program (MDAP) américain. Ils représentaient un renouveau dans la vie du Wing de Transport et de Communications.

Si vos ouvrez les "authorisation books" poussiéreux de l'époque, vous découvrirez qu'avant cette date, le Dakota occupait la plus grande part des missions.

Le jeune C-119 allait changer bien des choses. Les pilotes en premier lieu.

Le 7 octobre à 10h50, le Cdt Avi Binon, alors commandant de la 20ième Escadrille, s'envolait pour la première fois à bord du nouveau bimoteur; un vol d'entraînement de 1h20min. Le capitaine Pollock (USAF) l'accompagnait: la conversion sur C-119 se déroulait en Belgique avec l'aide d'instructeurs américains. A l'inverse de ce qui se fait pour le C-130, pour lequel les équipages de la Force Aérienne Belge se déplacent aux States.

Deux jours plus tard, vers trois heures quart de l'après-midi, ce fut le premier lâcher du Cdt Binon. Rappelez-vous encore: Bodart, Collard, Maricq, Moreau et Quets; autant de premières qui se succéderont. En comparaison avec les normes actuelles, l'écolage était plus long et les instructeurs restaient plus proches.

La première destination à l'étranger est Chateauroux: deux heures de vol pour l'aller, une heure trent-cinq pour le retour. "Probablement pour aller chercher des spare parts, car là est situé l'immense dépôt américain, par où transitait tout ce qui était destiné à l'Europe." On n'en est plus trop sûr.

Les temps ont changé; pour chacun la conception de la distance était plus réduite que maintenant. Même si alors la Force Aérienne voyait déjà "plus grand", un "Rome-Pise" était considéré comme long courrier. Jusqu'à ce qu'une aube nouvelle se levait sur Melsbroek le 3 mars



the first time in history that a single aircraft has been used to drop so many paratroopers in one operation. The aircraft was a Douglas C-47 Skytrain, which had been modified to carry 100 paratroopers. The operation was a success, and the aircraft was later used in other operations, including the invasion of Normandy.



The Douglas C-47 Skytrain was a twin-engine propeller-driven transport aircraft developed by the Douglas Aircraft Company for the United States Army Air Forces during World War II. It was used for a variety of roles, including transport,伞兵空降 (paratrooper), and medical evacuation. The aircraft was highly successful and remained in service until the late 1950s. It is now a popular aircraft for airshows and historical reenactments.



19 juli 1960: de CP 26 is uit het toenmalige Congo nooit teruggekeerd. Spijts de moeilijkste reddingsoperaties waarbij naast Fouga, Harvard, DC drieën en zessen en hefschroefvliegtuigen ook Flying Boxcars werden ingezet. Zij die er waren zouden boeken kunnen volschrijven.

De geschiedenis heeft hen weliswaar opgeëist met voorkeurrechten waarvoor de aktualiteit moet wijken. Wie zou trouwens de sfeer kunnen oproepen die op de avondconferenties in HK-Baka heerde, waar de operaties voor de eerste ochtenduren gepland werden?

Zij herinneren zich ook de afgesproken radiostiltes tussen de verschillende formaties, de sluikzenders, de SOS signalen van in het belegerde Immo Kasai gebouw in Luluaburg, de intimidatie-scheervluchten, de droppings en het geluid van de .50 machinegeweren aan de grond. Scenario's die nu eens in Leo, dan in Stan of in E'velle, Kikwit, Usumbura of elders uitgevoerd werden.

Maar hier ook stelde de geschiedenis haar eisen en veranderde reeds zoveel namen. Alleen uren blijven universeel en minder tijdsgebonden.

Van 8 juli tot 31 augustus 1960, toen de C-119 met een bijzonder smaldeel TPT/WIT Baka in Congo opereerden o.l.v. Kapt VI Terryn, hebben zij 4.744 personen en 1.350.000 kg vracht vervoerd, en 633 para's gedropt in operationele opdrachten.

Een totaal van 1.073 zendingen of 3.712 vluchturen. In zijn carrière zag de C-119 niet minder dan 253.665 valschermspringers uit zijn achterzijdeuren springen.

Op 15 juni 1973 totaliseerden de Flying Boxcars 157.456 uren. Daarin zijn Chièvres (1961), Detmold (1963) en Veckerhagen (1965) dodenamen geweest.

Aan boord van hun C-119 hadden de mannen van de 15de Wing zoveel hulp geboden in Agadir, Tunis,

Martelange en elders. Hierdoor waren ze goed geplaatst om zich te realiseren dat leed vaak niet te verzachten is, en dat een rij zerken slechts een schrale troost is voor vrienden.

Zoals in voorbije eeuwen, toen er Sioux waren die het woord "Tenacity" nog niet gehoord hadden, maar reeds lang met het begrip vertrouwd leefden. Nu embleem en kenspreuk van de 15de Wing.

De laatste vijf C-119's zijn op woensdag 27 juni nog eens in formatie over Melsbroek gevlogen. Het was 15u39. Spijts de prestaties van de muziekkapel van de Luchtmacht was het vertrouwd gegrond laag boven de hoofden van hen die weemoedig afscheid namen, de mooiste melodie, de laatste.

Enkele uren voordien was opnieuw een C-130 Hercules naar Opper Volta vertrokken. Met dezelfde "Tenacity".

1953. Une page spéciale dans l'aventure du Congo, où des années plus tard il y aurait moins de réjouissances...

19 juillet 1960: le CP-26 n'est jamais revenu de ce qui était alors le Congo. Malgré des opérations de sauvetage pénibles auxquelles participent Fouga, Harvard, DC-3, DC-4 et DC-6 ainsi que des hélicoptères, mais également des Flying Boxcars. Ceux qui y étaient pourraient en écrire des livres entiers.

Mais les événements requéraient des priorités pour lesquelles l'actualité doit s'effacer. Qui pourrait raviver l'atmosphère qui régnait au cours des conférences du soir au QG - Baka, où étaient préparées les opérations du lendemain ?

Ils se souviennent aussi des silences radio convenus entre les différentes formations, les émetteurs clandestins, les signaux SOS depuis l'immeuble occupé d'Immo Kasai, les vols rasants d'intimidation, les droppings et le vacarme des mitrailleuses.50 au sol. Des scénarios qui se sont reproduits à Léo, Stan, E'velle, Kikwit, Usumbura et ailleurs. Mais ici également l'histoire a imposé ses réalités, et depuis, tant de noms ont changé; seul le temps est universel.

Du 8 juillet au 31 août 1960, alors que les C-119 d'une escadrille spéciale TPT/WIT Baka étaient mis en oeuvre sous la direction du Capt Avi Terryn, ils ont transporté 4.744 personnes et 1.350.000 kg de charge, largué 633 para's en missions opérationnelles. Au total 1.073 missions ou 3.712 heures de vol; au cours de sa carrière, le C-119 a vu sauter de ses portes pas moins de 253.665 parachutistes.

Le 15 juin (1973), les Flying Boxcars totalisaient 157.456 heures de vol; celles vécues à Chièvres (1961), Detmold (1963) et Veckerhagen (1965) furent tragiques.

En C-119, les équipages du 15ième Wing ont apporté de l'aide à Agadir, Tunis, Martelange et bien ailleurs encore. Bien placés pour savoir que souvent la souffrance ne peut être soulagée, et qu'un alignement de tombes reste une faible consolation pour les camarades.

Ainsi que par le temps passé, alors que les Sioux n'avaient pas encore entendu le mot "Tenacity" mais étaient depuis longtemps familiers avec sa notion. Aujourd'hui emblème et maxime du 15ième Wing.

Le 27 juin, les cinq derniers C-119's ont encore une dernière fois survolé Melsbroek en formation; il était 15h39. Malgré la prestation de la musique de la Force Aérienne, pour ceux qui faisaient mélancoliquement leurs adieux, la plus belle mélodie était ce ronronnement familial au-dessus de leurs têtes.

Quelques heures auparavant, un autre C-130 Hercules avait décollé à destination de la Haute-Volta. Avec la même "Tenacity".



HISTORIEK VAN DE BELGISCHE MILITaire “DOUGLAS C-47B DAKOTA” VLIETGUITEN

In ons vorig nummer hebben we in 't kort de historiek van de Dakota's met Belgische cocardes beschreven; we verdiepen ons thans verder in het onderwerp door de publicatie van een artikel, verschenen in het tijdschrift van het Luchtvaartmuseum (nummers 11, 12 en 13), geschreven door de Heer G. Cassiman, die we kortgeleden ontmoetten, en die ons welwillend een zeer rijke documentatie betreffende het Belgische Luchttransport ter beschikking stelt. We danken hem er hartelijk om.

“Een overvloedige historische en technische documentatie die in detail alle karakteristieken van dit vliegtuig weergeeft vindt men in talrijke publicaties. Wij zullen er dus niet op terugkomen. Misschien is het toch interessant te vermelden, dat niet minder dan 10.655 toestellen van dit type gebouwd werden door de fabrieken van de Douglas Ac Cy te Santa Monica, Long Beach of in Oklahoma (USA). De eerste DC-3 versie DST (1), vloog voor het eerst op 17 december 1935, terwijl de laatste, van het type DC-3D / C-117A, gebouwd werd in 1945 !

Ongeveer 1 % van de gebouwde DC-3 belangt rechtstreeks het Belgische vliegwezen aan. De meeste onder hen vlogen onder de militaire kleuren, of bij de Belgische burgerlijke luchtvaart. Andere werden geleend of voor vervangstukken afgebroken. Wat betreft de toestellen die officieel ingeschreven werden in de registers van de Belgische luchtvaart, 94 in totaal, waren er 53 ingeschreven onder de burgerlijke OO-... registratie.

De 41 overige waren “eigendom” van de Belgische Luchtmacht. Er valt te noteren dat vijf onder hen tijdelijk een burgerlijke immatriculatie droegen, waaronder de OO-SNC, vliegend voor rekening van het Ministerie van Verkeerswezen.

De liefhebbers van de DC-3/C-47 kunnen zich gerust voelen! Zij zullen steeds een exemplaar van dit beroemde toestel kunnen bewonderen in onze HALL AELR (2); het gaat hier om de K.16/ OT-CWG - oud koninklijk toestel dat we terugvinden in de historiek die volgt.

Maar vooraleer tot de kern van de zaak te komen, lijkt het ons interessant te onderlijnen dat de DC-3's reeds voor de tweede wereldoorlog onder de Belgische kleuren vlogen. De SABENA had zich inderdaad twee exemplaren aangeschaft in de loop van het jaar 1939, maar deze kenden spijtig genoeg slechts een korte loopbaan.

Het terug in gebruik nemen van de DC-3/C.47 gebeurde in het begin van het jaar 1946. Een eerste DC-3 werd zelfs aan de SABENA afgeleverd in december 1945. Andere Belgische burgerlijke transportmaatschappijen gebruikten eveneens de DC-3 in de daaropvolgende jaren.

Maar keren we terug - en meer in detail - naar de 41 toestellen die een Belgische militaire kokarde kregen. Hun historiek valt als het ware samen met deze van de

HISTORIQUE DES AVIONS MILITAIRES BELGES “DOUGLAS C-47 B DAKOTA”

Dans notre numéro précédent, nous évoquions brièvement l'histoire du Dakota aux cocardes belges; approfondissons à présent le sujet en reproduisant un article paru dans le périodique du Musée de l'Air (nos 11, 12, 13) écrit par Mr Cassiman, que nous avons rencontré récemment, et qui met à notre disposition une documentation très riche concernant l'aviation de transport en Belgique, ce dont nous le remercions vivement.

“Une abondante documentation historique et technique retrace et détaille toutes les caractéristiques de cet avion; nous n'y reviendrons donc pas. Mais il convient sans doute de rappeler que pas moins de 10.655 exemplaires de ce type furent construits par les usines de Douglas Ac Cy à Santa Monica, Long Beach et Oklahoma (USA).

Le premier DC-3, version DST (1), effectua son premier vol le 17 décembre 1935, tandis que le dernier - de type DC-3.D/ C-117A - était construit en 1945 !

Environ 1 % des DC-3 construits intéressait directement l'aviation belge; la plupart de ceux-ci volèrent soit aux couleurs militaires, soit aux couleurs civiles belges, tandis que d'autres étaient loués ou “cannibalisés” dans notre pays.

Quant aux appareils officiellement inscrits à la Matricule Aéronautique Belge, 94 au total, 53 sont enregistrés sous l'immatriculation civile OO-.... Les 41 autres furent la “propriété” de la Force Aérienne: à noter que cinq parmi ceux-ci portèrent temporairement une immatriculation civile, dont le OO-SNC, opérant pour le compte du Ministère des Communications.

Mais que les amateurs de DC-3/C-47 se rassurent; ils pourront toujours admirer un exemplaire de ce célèbre appareil dans le hall de notre Musée de l'Air: il s'agit du K.16/ OT-CWG - ancien avion royal - que nous retrouverons dans l'historique qui suit

Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, il nous semble intéressant de souligner que des DC-3 opérèrent sous les couleurs belges dès avant la Seconde Guerre Mondiale. La Sabena en acquit effectivement deux exemplaires en 1939, lesquels connurent malheureusement une courte existence.

La reprise en exploitation des DC-3/C-47 belges s'effectua au début de l'année 1946. La Sabena prit même livraison d'un premier DC-3 dès décembre 1945. D'autres compagnies civiles belges utilisèrent également des DC-3 au cours des années suivantes.

Mais revenons-en à présent avec plus de détails aux quarante et un appareils qui reçurent la cocarde militaire belge. Leur historique coïncide en quelque sorte avec celui du 15ième Wing de Transport et Communications (15 W.T.C.) de notre Force Aérienne. C'est en octobre 1944 qu'un certain nombre de pilotes belges de la RAF



15e Transport- en Verbindingswing (15 WTC) van onze Luchtmacht.

Het is in oktober 1944 dat een zeker aantal Belgische piloten van de RAF overgeplaatst werden in de smaldeelen van de RAF/Transport Command, gelegen te Crosby-on-Eden en te Welford. Zij leerden er met, werkelijk een trekpaard, de C.47 DAKOTA, vliegen. Vervolgens werden de aldus gevormde piloten gedetacheerd bij de Nrs 187 en 525 Sqd/RAF/TC, beide gestationeerd te Membury. En zo ontstond de militaire luchttransport eenheid, door de Belgische autoriteiten gepland midden in de Tweede Wereldoorlog.

Als gevolg van het geleidelijk terugtrekken van de Engelse bemanningen en van de aankomst van nieuwe Belgische versterkingen, komende van het Fighter Command, zag het Nr 525 Sqd/RAF/TC zich op zekere dag volledig toevertrouwd aan alleen maar Belgen. Noteren we nochtans dat deze eenheid nooit werd beschouwd als "Belgische Sektie" van de RAF...

In september 45 ontstaat in de schoot van dit smaldeel een verbindingsflight die uitgerust is met Avro-Anson en De Havilland Dominie. Gelegen te Hendon verzekert deze Com Flt regelmatig de verbinding tussen Londen en Brussel. De cocarden van deze vliegtuigen blijven Brits, evenals de radio-oproeptekens: WF...

Van april tot augustus 1946 komen het 525 Sqd/RAF/TC en zijn Com Flt eindelijk naar het vliegveld van Brussel, destijds gelegen te Evere (Haren). En in augustus 1946 ontstond aldus de 169 Wing TC (Transport en Communicaties). Deze eenheid telt dan twee smaldeelen, waarvan één, het 366e, uitgerust is met twee Engelse Dakota's, en het 367e.

Op 15 oktober 1946 verlaten de Belgen definitief de rangen van de RAF om deze van de nieuwe Militaire Luchtvaart, die de ex-Belgische secties van de RAF hergroepert, te vervangen.

De Britse cocarden worden bijgevolg vervangen door de Belgische kleuren, terwijl de oproeptekens -CN worden voor het 366e Smaldeel en -CW voor het 367e Smaldeel.

Door lange afstandsvluchten naar Indië (met de Britse cocarde) tot transport van personaliteiten (ZKH de Prins Regent, Sir W. Churchill) in Europa, verwerven onze piloten en hun dappere Dakota's een kostbare ervaring. Vanaf de maand oktober 1946 beginnen de Amerikanen D-47B Dakota's te leveren aan de 169e Wing TC/366 Sqn.

Deze toestellen vangen hun loopbaan aan met zendingen naar Wahn, Hendon, Villacoublay en Prestwick. En het is precies in de installaties van Scottish Av Ltd te Prestwick dat de regelmatige inspectie van de meeste van onze Dakota's uitgevoerd worden. Andere gaan eveneens langs de werkplaatsen Fokker (te Schiphol/Amsterdam), van Fairey (te Gosselies) of van de SABCA (te Haren).

De eerste lange afstandsvlucht onder Belgische militaire kleuren vindt plaats in maart 1947, als de K-10, voor de

se virent mutés dans des escadrilles du RAF/Transport Command, basées à Crosby-on-Eden et à Welford. Ils y apprennent à voler ce véritable cheval de trait, le C.47 Dakota. Ensuite, les équipages ainsi formés se joignirent au 187 et 525 Squadron/RAF/TC, tous deux situés à Membury.

Et ainsi naquit l'unité de transport militaire aérien, envisagée par les autorités belges en pleine deuxième guerre mondiale. Suite au retrait progressif des équipages anglais et à l'arrivée de nouveaux renforts belges en provenance du Fighter Command, le 525 Sqn se vit un beau jour confié aux seuls Belges. Notons cependant que cette unité ne fut jamais considérée comme "Belgian Section" de la RAF. En septembre 1945 se crée au sein de ce squadron un flight de liaison, doté d'avions Avro Anson et De Havilland Dominie; basé à Hendon, ce flight assurera des liaisons régulières entre Londres et Bruxelles. Les cocarden des avions demeurent britanniques, ainsi que les indicatifs d'appel radiophoniques: WF...

D'avril à août 1946, le 525 Sqn et le Com Flt effectuent enfin leur transfert vers l'aérodrome de Bruxelles, alors situé à Evere (Haren). Et en août 1946 est créé le 169e Wing TC (Transport et Communications); celui-ci comprend alors deux escadrilles, dont la 366e équipée de deux Dakota anglais, et la 367e.

Le 15 octobre 1946, les Belges quittent définitivement les rangs de la RAF pour rejoindre ceux de la nouvelle Aviation Militaire, regroupant les ex Belgian Sections de la RAF. Les cocarden britanniques sont remplacées par les couleurs belges, tandis que les indicatifs deviennent -CN pour la 366e Escadrille et -CW pour la 367e Escadrille.

Des vols à longue distance vers les Indes (avec la cocarde britannique) au transport de personnalités (SAR le Prince Régent, Sir Winston Churchill) en Europe, nos pilotes et leurs vaillants Dakota se forgent une précieuse expérience.

Aussi, dès le mois d'octobre 1946, les Américains commencent-ils à livrer les C-47B Dakota au 169e Wing TC/366e Sqn. Ces avions débutent par des missions vers Wahn, Hendon, Villacoublay et Prestwick. C'est précisément dans les installations de la Scottish Av Ltd de Prestwick que s'effectue la révision de la plupart de nos Dakota. D'autres passent également dans les ateliers de Fokker (Schiphol/Amsterdam), de Fairey (Gosselies) ou de la SABCA (Haren).

Le premier vol long-courrier sous les couleurs militaires belges a lieu en mars 1947, lorsque le K.10, transformé en version VIP pour la circonstance, s'envole pour le Congo belge.

Ensuite, la gamme de missions conférées au 169e Wing TC vient s'enrichir d'une nouvelle activité, l'appui aérien tactique; les premiers parachutages d'hommes débutent à Schaffen en septembre 1947.

Prèsqu'en même temps, nos C-47B se trouvent également appelés pour des missions de photographie aérienne au profit de l'Institut Géographique Militaire ou IGM. Des



DC 3 OT-CWE naast PEMBROKE OT-ZAC RM3





gelegenheid omgebouwd in VIP versie, opstijgt voor Belgisch Kongo

Dan wordt de gamma zendingen, toegewezen aan de 169 Wing TC uitgebreid met een nieuwe aktiviteit, de tactische luchtsteun: de eerste parachutages van manschappen beginnen te Schaffen in september 1947

Bijna tezelfdertijd worden onze C-47B eveneens gevraagd om opdrachten van luchtfotografie uit te voeren voor het Militair Geografisch Instituut (MGI). Bemanningen worden met Dakota, uitgerust met fotomateriaal, naar Kongo gezonden (3). In november 1947 stijgt een Dakota op met aan boord een militaire commissie die belast is met de prospektie van terreinen, die later de basissen van Kamina en Kitona in Kongo zullen worden.

Op 10 januari 1948, krijgt de militaire Luchtvaart de benaming Luchtmacht (LuM). Als gevolg van de reorganisatie wordt de 169e Wing dan de 15e Wing TC, ons wel bekend.

Deze eenheid is samengesteld uit:

- een 20e smaldeel (het oude 366e van de 169e Wing TC), uitgerust met C-47B die hun radio-oproepkens .-CN behouden
- een 21e smaldeel (het oude 367e) dat zelf twee groepen bevat, waarvan één transportflight, uitgerust met C-47B, die ook hun oproepkens.- CW behouden

De staf Luchtmacht kent aan deze twee smaldeelen -op datum van 1 februari 1948- de leuze "Tenacity" en het legendarisch kenteken - de blauwe Sioux-kop voor het 20e smaldeel, en de rode voor het 21e - toe.

De lange afstandsvluchten naar Afrika nemen toe, en op 10 april 1948 heeft de inhuldiging plaats van de regelmatige verbinding België-Belgisch Kongo. Deze vluchten vormen een enige gelegenheid voor de training van nieuwe bemanningen en voor de Luchtvaartschool. Ondertussen vervoegen supplementaire C-47B toestellen, waarvan sommige afkomstig van de RAF, de rangen van de 15 WTC.

Op datum van 8 augustus 1949 verschijnt een ministeriële mededeling die nieuwe radio-oproepkens aan de Luchtmacht toewijst, de reeksen van OT-CAA tot OT-CZZ en van OT-ZAA tot OT-ZZZ. Voor de internationale conventie betekenen van nu af aan de eerste twee letters (OT) dat het gaat om een "belgisch militair transportvliegtuig". En onze Dakota's ontvangen dan de oproepkens OT-CN en OT-CW (respectievelijk voor het 20ste en het 21ste smaldeel), hetgeen niet wegneemt dat ze hun militaire registratienummers, in de K- code, die vroeger werd ingevoerd, blijven behouden.

Het koppelteken van deze afkorting stelt de kokarde op de romp voor. Deze conversie naar nieuwe oproepkens hield helaas geen rekening met de oude oproepkens.

Bijvoorbeeld: de OT-CWQ/ K.38 is niet de oude Q-CW, want deze laatste is de K.17!

équipages sont envoyés au Congo avec des Dakota munis d'un équipement photo. (3)

En novembre 1947 décolle un Dakota transportant une commission militaire, chargée de prospecter les terrains qui deviendront les bases de Kamina et de Kitona au Congo.

Le 10 janvier 1948, date à laquelle l'Aviation Militaire prend la dénomination de Force Aérienne, le 169e Wing TC devient le 15e Wing TC bien connu de nos jours. Ce wing se compose alors de:

- la 20ième Escadrille (l'ancienne 366e) équipée de C-47B conservant l'indicatif -CN
- la 21ième Escadrille (l'ancienne 367e), comportant deux flights, dont un flight de transport de C-47B avec l'indicatif -CW.

Ces deux escadrilles se voient attribuer par l'état-major de la F Aé, le 1 février 1948, la devise "Tenacity" et le légendaire insigne de la tête de Sioux, bleue pour la 20e, rouge pour la 21e.

Les vols long-courrier vers l'Afrique s'intensifient, et le 10 avril 1948 a lieu l'inauguration officielle de la liaison régulière Belgique - Congo belge. Ces vols constituent une occasion inespérée pour l'entraînement de nouveaux équipages, ainsi que pour l'école de navigation.

Entretemps, des unités supplémentaires de C-47B rejoignent la flotte du 15e Wing TC, dont certaines en provenance de la RAF.

Le 8 août 1949 paraît une dépêche ministérielle assignant de nouveaux indicatifs radio à la Force Aérienne, dans les séries OT-CAA à OT-CZZ, et OT-ZAA à OT-ZZZ. De par la convention internationale, les deux premières lettres (OT) désigneront désormais qu'il s'agit d'un "appareil militaire belge de transport"; et nos Dakota reçoivent alors les indicatifs OT-CN et OT-CW (respectivement pour les 20 et 21 Escadrilles), le tiret de ce sigle représentant la cocarde de fuselage, tout en conservant leurs numéros d'enregistrement militaires, dans le code K (introduit antérieurement)

Hélas, cette conversion ne tient pas nécessairement compte des indicatifs anciens. Par exemple: l'OT-CWQ/K.38 n'est pas l'ancien Q-CW, ce dernier étant le K.17 !

Au début de l'année 1949 nous arrive le 41ième et le dernier Dakota affecté à la Force Aérienne. Leurs missions s'intensifient et se diversifient, tandis qu'en juin 1950, le 15e WTC quitte l'aérodrome d'Evere pour s'installer à Melsbroek.

Mais notre flotte de Dakota se voit en régression dès l'année 1951; le K.28 devient civil, pour opérer sous les marques du Ministère des Communications avec l'indicatif OO-SNC cité plus haut. Le glas sonne encore pour 24 autres appareils, à partir d'août 1952. Ils seront rendus aux autorités américaines de MAAG/BELUX, en échange d'un premier lot de C-119 F Fairchild PACKET. Les C-47B



In het begin van het jaar 1949 komt de 41ste en laatste Dakota voor de Luchtmacht aan. Hun zendingen nemen toe, en verschillen hoe langer hoe meer, als in juni 1950 de 15de WTC het vliegveld van Evere verlaat om zich te Melsbroek te vestigen.

Maar vanaf 1951 gaat onze vloot Dakota's er op achteruit. De K.28 krijgt een burgerlijke registratie om te opereren onder de kentekens van het Ministerie van Verkeerswezen met het oproepsteken OO-SNC. De doodsklok luidt nog voor... 24 andere toestellen vanaf augustus 1952. Zij worden aan de amerikaanse autoriteiten van MAAG/BELUX teruggegeven in ruil voor een eerste lot Fairchild C-119F PACKET.

De meeste van de afgestane C-47.B gaan over, hetzij naar de Nederlandse Koninklijke Luchtmacht, hetzij - voor een groot gedeelte- naar l'Armée de l'Air Française. Het is interessant te weten dat zekere van die toestellen nog steeds vlogen in 1975.

Bijvoorbeeld: de oude K.12 die naar Canada werd overgevlogen in 1972 om er een burgerlijke immatriculatie te krijgen in 1973.

In 1952 wordt de K.41 geschrapt en overgedragen aan de Technische School te Saffraanberg. In januari 1953 wordt de beslissing genomen de overblijvende toestellen uit te rusten met een IFF(4).

Onze 14 dappere Dakota's die overblijven, vervullen dan verder hun verscheidene zendingen: allerhande transporten, luchtfotografie, parachutage, navigatieschool, enz... zowel in het europese als in het afrikaanse luchtruim... en dit met wisselend geluk. Drie ongevallen doen zich voor, respectievelijk in 1953, 1957 en 1958. Een eerste Dakota, de K.14 ging verloren in april 1947 in Schotland met als zwaar bilan de dood van de bemanning. Achtereenvolgens in 1952/53 en in 1957 stelt de Luchtmacht twee C-47B ter beschikking van de Sabena, dit met burgerlijke immatriculatie. Zij werden op een verschillende manier herschilderd in de kleuren van de maatschappij.

Na de aanwinst van een nieuw lot C-119G draagt het 20ste Smaldeel zijn laatste C-47B over aan het 21ste. Ondertussen werden bepaalde zendingen toevertrouwd aan de nieuwe vliegtuigtypes die in de schoot van de 15e WTC werden ingevoerd: de Douglas C-54 SKYMASTER (DC-4) - 1e exemplaar geleverd in 1950 -, de Percival C.Mk 51 PEMBROKE (1954) en de Douglas DC-6 A/ C-118 SKYLIFTER (1958). Zou dan de goede oude Dakota aan het einde van zijn loopbaan in de Luchtmacht gekomen zijn? Verre van! De noodzakelijkheid een transporteenheid te Kamina (Katanga) op te richten wordt meer en meer aangevoeld. De Com Flt deelt enkele Dakota's af om ter plaatse - in januari 1956 - een Flight transport te vormen die uitgerust is met drie toestellen en twee bemanningen.

Een reusachtig werk zou nog tussen 1956 en 1958 volbracht worden: 5.534 uren vlucht, waaronder transportvluchten van passagiers en vracht naar Leopoldstad, Elisabethstad, Stanleystad, Usumbura enz...

mutés passent pour la plupart, soit à la Koninklijke Luchtmacht hollandaise, soit - en nombre important - à l'Armée de l'Air française. Il est intéressant de noter que certains de ces avions volaient encore en 1976 sous d'autres marques. Par exemple: l'ancien K.12 qui fut envoyé au Canada en 1972 pour y recevoir une immatriculation civile en 1973. Durant la même année 1952, le K.41 est déclassé et transféré à l'Ecole Technique de Saffraanberg.

En 1953 est prise la décision d'équiper les avions restants d'un répondeur automatique IFF (4). Nos vaillants 14 Dakota restants poursuivent alors leurs multiples missions: transports divers, photographie aérienne, parachutage, école de navigation, etc... sous des cieux d'Europe et d'Afrique. Cela avec des fortunes diverses, car trois accidents surviendront respectivement en 1953, 1957 et 1958, avec perte totale de l'avion; un premier C-47, le K.14, avait été perdu en Ecosse en avril 1947, entraînant la mort de son équipage.

Successivement en 1952/53 et en 1957, la F Aé met deux C-47B à la disposition de la Sabena, avec immatriculations civiles: ils furent du reste différemment repeints aux couleurs de la compagnie.

Après l'acquisition d'un nouveau lot de C-119G, la 20ième escadrille passe ses derniers Dakota à la 21ième.

Entretemps certaines missions sont confiées aux nouveaux types d'avions introduits au sein du 15 WTC: le Douglas C-54 SKYMASTER (DC-4), premier exemplaire livré dès 1950, le Percival C MK 51 PEMBROKE (1954) et le Douglas DC6A/ C-118 SKYLIFTER (1958).

Le bon vieux Dakota arriverait-il dès lors en fin de carrière pour la F Aé ? Bien loin de là ! La nécessité de constituer une unité de transport basée à Kamina (Katanga) apparaît plus vivement. Le Flt Comm y détache quelques Dakota pour former sur place - en janvier 1956 - un Flight de transport comportant trois avions et deux équipages.

Un travail énorme allait encore s'accomplir de 1956 à 1958: 5.534 heures de vol, parmi lesquels du transport de passagers et de fret vers Léopoldville, Elisabethville, Stanleyville, Usumbura, etc... Les autres heures sont consacrées aux manœuvres des paracombados et aux missions photographiques. Nos trois Dakota participent également à des opérations de recherche et de sauvetage au profit de l'Ecole de Pilotage Avancé, du Flight Hélicoptères et des paras, ainsi qu'à des transports de VIP.

Et nous voici en 1960, lorsque surviennent... les évènements issus de l'accession du Congo à l'indépendance.

Le Flight de Transport évacue Kamina et s'installe au Burundi. Nos Dakota, en nombre accru et renforcés par d'autres avions du 15 WTC, effectuent sans relâche de multiples missions, dans des conditions souvent délicates et dangereuses. Ils en voient de toutes les couleurs, et certains d'entre eux passent même sous les marques de



De overblijvende uren zijn gewijd aan oefeningen met paracommando's en aan fotografische opdrachten. Onze drie Dakota's nemen eveneens deel aan de opzoekings- en reddingsoperaties voor de Gevorderde Vliegschool, de Flight Helicopter en de Para's, en ook aan het transport van VIP.

We schrijven 1960, als de gebeurtenissen, als gevolg van de onafhankelijkheid van Kongo, zich voordoen.

De transport flight ontruimt Kamina en vestigt zich in Burundi. Onze "Dakota's", versterkt door andere vliegtuigen van de 15e V.Vb.W. voeren zonder ophouden talrijke opdrachten uit, soms in zeer moeilijke en gevaarlijke omstandigheden.

De vliegtuigen maken allerlei avonturen mee en enkele vliegen zelfs in de kleuren van de Katangese Luchtmacht.

Na deze gebeurtenissen telt de vloot nog slechts 9 toestellen, met als basis Melsbroek. Die vliegtuigen vervoeren nog talrijke pelgrims, gehandicapten, studenten, en geven nog aan velen een luchtdoop.

De aankoop door de Luchtmacht van de F-104.G "Starfighter" stelt als probleem, een toestel te vinden dat moet dienen om de piloten vertrouwd te maken met navigatie op radarbeeld. De keuze valt alweer op de "Dakota", waarvan twee exemplaren door de werkplaatsen van de Hamburger Flugzeugbau GmbH omgevormd en uitgerust worden met een NASARR neus, identiek aan de neus van de F-104.G. Deze oplossing was reeds in gebruik bij de Luftwaffe, en werd bij ons doorgevoerd in 1964; deze twee C.47's, de K.4 en de K.40, zullen relatief weinig vliegen en worden ietwat smalend "Dakota Pinokkio" genoemd. Ze worden gedeklasseerd en overgebracht naar de Basis Koksijde, respectievelijk in 1968 en 1967.

Er dient opgemerkt te worden dat deze twee "Dakota's" na verkocht te zijn door de administratie der Domeinen nog tot 1976 de vreugde uitmaakten van de kinderen (en van de bewoners van de DC-3) op de speelpleinen in het Antwerpse.

Twee andere toestellen worden nog in de loop van 1965 afgeschreven, nl de K.13 en de K.30. Dit laatste toestel wordt in het buitenland verkocht.

In 1965 bleven er nog 5 C.47 over: de K.1, K.8, K.10, K.16 en K.31. Deze laatste wordt afgekeurd op het einde van 1971, terwijl tijdens dezelfde periode de K.10, en daarna de K.8 een laatste IRAN inspectie ondergaan in de Sabena- werkplaatsen te Zaventem.

Het voormalig koninklijk toestel - de K.16/OT-CWG - wordt buiten gebruik gesteld in september 1972, zorgvuldig uiteengenomen te Melsbroek, en langs de weg op 12 januari 1973 naar het luchtvaartmuseum gebracht.

In diezelfde periode worden de Fairchild C-119G's die een aantal Dakota's vervangen sinds 1952, buiten gebruik gesteld en vervangen door de Lockheed C-130H "Hercules". Deze stonden een tijd naast de laatste C.47, ook nog in gezelschap van de nog later aangekochte Dassault Mystère 20.

l'aviation militaire katangaise en 1961.

Après ces évènements, la flotte se retrouve réduite à neuf unités à Melsbroek; ces avions assurent encore de multiples missions de transport de pèlerins, handicapés, étudiants, de même que des vols de vulgarisation etc...

L'acquisition par la Force Aérienne de chasseurs F-104G Starfighter pose la nécessité de disposer d'un appareil destiné au perfectionnement des pilotes dans le domaine de la navigation au radar.

Le choix se porte encore sur le Dakota, dont deux exemplaires passent dans les ateliers de la Hamburger Flugzeugbau GmbH, en 1964, pour y être équipés d'un nez NASARR, semblable à celui équipant nos F-104G (solution déjà adoptée par la Luftwaffe). Ces deux C.47, le K.4 et le K.40, qu'on surnommera "Pinocchio" voleront relativement peu, avant d'être déclassés et transférés vers la base de Koksijde, en stationnement, respectivement en 1968 et 1967. Il est à noter, qu'après être passés par l'Administration des Domaines, ces deux Dakota faisaient encore, en 1976, la joie des enfants (et des amateurs du DC-3) sur des plaines de jeux dans la région anversoise.

L'année 1965 voit le déclassement de deux autres appareils, à savoir les K.13 et K.30; ce dernier sera vendu à l'étranger.

Nous voici à présent avec un solde de cinq DC-3, en l'occurrence les K.1, K.8, K.10, K.16 et K.31. Ce dernier est déclassé fin 1971, tandis que, vers la même période, le K.10, ensuite le K.8, subissent une dernière révision IRAN dans les installations de la Sabena à Zaventem.

L'ancien avion royal, le K.16/OT-CWG, est mis hors service en septembre 1972 et soigneusement démonté à Melsbroek, pour être transporté par la route, le 12 janvier 1973, vers le Musée du Cinquantenaire. Pendant ce temps, la flotte des C-119G, qui remplaça un bon nombre de nos Dakota à partir de 1952, se trouve totalement mise hors service et remplacée par les Lockheed C-130H Hercules; et ceux-ci continueront à côtoyer les C.47 sur le tarmac de Melsbroek, en compagnie d'ailleurs des Dassault Mystère 20 encore plus récemment acquis.

Le Dakota K.1 rejoindra Koksijde, pour stationnement, en décembre 1973. Le K.28, qui était devenu "civil" (OO-SNC) est remis à la Force Aérienne et renvoyé à Koksijde (pour stockage) le 18 avril 1975.

Le 26 janvier 1976, dans le cadre d'une cérémonie officielle d'adieu au Dakota, le K.10 est convoyé à Koksijde, piloté par le Lieutenant-Général Aviateur A. Debêche.

Le K.8/OT-CND enfin, demeure encore en service jusqu'en juillet 1976."

Guy CASSIMAN



De Dakota K.1 wordt overgebracht naar Koksijde in december 1973. De K.28, die "burger" geworden was (OO-SNC) werd teruggegeven aan de Luchtmacht en over gevlogen naar Koksijde op 18 april 1975 voor stockering.

Op 26 januari 1976 wordt de K.10 over gevlogen naar Koksijde door Luitenant Generaal Vlieger Debêche. Dit evenement kaderde in een officiële afscheidsceremonie ter ere van de Dakota.

De K.8/OT-CND ten slotte, bleef nog in dienst tot juli 1976."

Guy CASSIMAN

Voetnota's:

- (1) DST = Douglas Sleeper Transport
- (2) AELR = Air et Espace / Lucht en Ruimte : Sectie Luchtvaart van het legermuseum
- (3) De Dakota's, uitgerust voor luchtfotografie, veranderden hun K-code in KP-code
- (4) IFF= Identification Friend or Foe, voor radaridentificatie

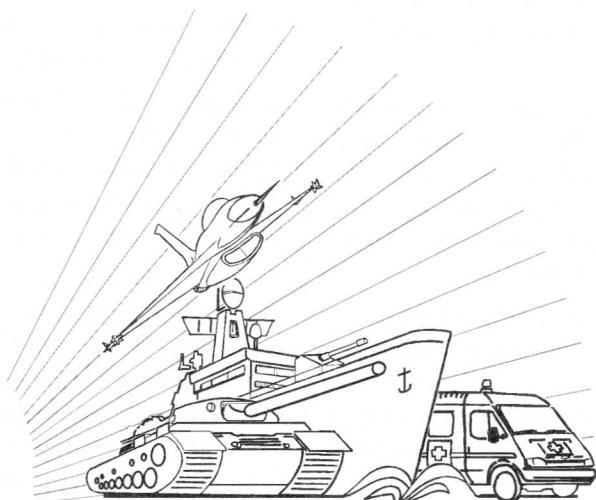
Zonder enige twijfel gaan we nog vaak terugkomen op dit legendarisch vliegtuig, de DC-3 / C 47 / DAKOTA; alle informatie (documenten, foto's, meegemaakte evenementen...) m.b.t. dit vliegtuig wordt met veel interesse ingewacht op uw Dakotaclub. Stuur ze ons op, of nog beter, kom ze ons brengen; het is een ideale gelegenheid om nader kennis te maken met ons centrum.

Notes :

- (1) DST : Douglas Sleeper Transport
- (2) AELR : Air et Espace - Lucht en Ruimte, section "air" du Musée de l'Armée
- (3) Les Dakota's équipés de matériel photographique, échangèrent leur code K pour les équivalents KP
- (4) IFF : Identification Friend or Foe, pour identification radar.

Sans aucun doute évoquerons-nous encore souvent cet avion légendaire qu'est le DC-3/C47/DAKOTA; toute information (documents, photos, histoires vécues) à son sujet est évidemment bienvenue et peut nous être adressée,... ou apportée, ce sera l'occasion de faire la connaissance de notre centre.

Avec la collaboration



infoseymi



EEN VOORLOPER VAN DE 15de WING TE MELSBROEK....

HET " CORPO AEREO ITALIANO"

Gedurende de zomer 1940 mengt Benito Mussolini zich iets meer in het Europees konflikt. Hij heeft het vaste voornemen deel te hebben in de overwinning van de Luftwaffe, waarvan de Ile en de IIle luchtvloten sedert 10 juli massief in de strijd geworpen werden in de Engelse hemel.

De deelname van Italië aan de duitse oorlogsinspanning boven het Verenigd Koninkrijk bestond uit het naar België sturen van honderdtachtig vliegtuigen van verschillende types, verenigd in één corps: het "CORPO AEREO ITALIANO" (CAI).

Op 10 september wordt het CAI op Italiaanse bodem samengesteld uit het 1ste Aeronautische Escader; buiten het Commando bestaat het uit:

- de 13de groep B.T. op toestellen FIAT BR-20 met als opdracht het bombardement te land;
- de 43ste groep B.T., met dezelfde toestellen en opdracht;
- de 56ste groep C.T. op CR 42 en G 50, met als opdracht de jacht
- het 172ste smaldeel R.S.T. (Riconoscizione Strategica Terrestre) op toestellen CANT Z 1007.

In een mededeling, bestemd voor de duitse militaire leiders had Hitler in juli 1940 bekendgemaakt een ontschepingsoperatie in Engeland te zullen uitvoeren (operatie Seelöwe); Mussolini was, ondanks het pact tussen zijn land en Duitsland, niet officieel op de hoogte gebracht van deze beslissing, doch had er door lekken in de kanselarij lucht van gekregen. Als gevolg van een eerste voorstel tot land- en luchtsteun vanwege de Duce, wijst Hitler dit aanbod af, om op 10 augustus van mening te veranderen, wanneer het luchtoffensief tegen Engeland losbreekt ("Adlerangriff").

Wanneer de Duce deze beslissing doorgeeft aan generaal Francesco Pricolo, is deze verre van opgetogen: hij is ervan overtuigd dat de oprichting van het CAI een prestigestunt is, die in plaats van zijn land een dienst te bewijzen, eerder een verzwakking zou betekenen zonder daarom wezenlijk de Luftwaffe te versterken.

Het grootste deel van de vliegtuigen van het CAI zijn FIAT's, weliswaar van recente constructie, doch van verouderd concept! Enkel de 13de en 43ste Stormi BT hebben een geringe oorlogservaring na enkele zendingen tegen Frankrijk vanaf 13 juni 1940. Voor alle andere eenheden zal het een bewogen en dramatische vuurdoop worden...

UN PREDECESSEUR DU 15e WING A MELSBROEK...

LE CORPO AEREO ITALIANO

Pendant l'été de 1940, Benito Mussolini s'engage un peu plus dans le conflit européen. Il a la ferme intention de participer aux victoires de la Luftwaffe dont les II ème et III ème flottes aériennes sont lancées massivement dans le ciel anglais, depuis le 10 juillet 1940.

La contribution de l'Italie à l'effort de guerre allemand au-dessus du Royaume Uni se concrétisera par l'envoi en Belgique de cent quatre-vingt avions de divers types regroupés dans un corps: le "CORPO AEREO ITALIANO" (CAI).

Le CAI est constitué sur le territoire italien de la 1ère escadre aéronautique, le 10 septembre 1940; outre le commandement, il se compose:

- du 13ième Groupe B.T. sur appareils BR-20 (FIAT); son rôle est le bombardement terrestre
- du 43ième groupe B.T. sur BR-20, bombardement terrestre;
- de la 172ième Escadrille R.S.T. (Riconoscizione Strategica Terrestre) sur les appareils CANT Z1007

Dans un communiqué destiné aux chefs militaires allemands, Hitler, en juillet 1940, avait fait part de sa décision d'effectuer une opération de débarquement en Angleterre (opération Seelöwe); Mussolini, malgré le pacte entre son pays et l'Allemagne, n'avait pas été mis au courant officiellement, mais avait eu vent des intentions du Führer par des indiscretions de chancellerie.

Suite à une première proposition d'appui aérien et terrestre de la part du Duce, Hitler décline son offre; mais change d'avis le 10 août, lorsque débute l'offensive aérienne contre l'Angleterre ("Adlerangriff").

Quand le Duce informe le général Francesco Pricolo de cette décision, celui-ci est loin de sauter de joie: il est conscient que la création du CAI, opération de prestige, loin de rendre service à l'état italien, l'affaiblira sans vraiment renforcer la Luftwaffe.

La majorité des avions du CAI sont des FIAT, de construction récente, il est vrai, mais de conception dépassée! Seuls les 13e et 43e Stormi B.T. ont acquis une certaine expérience de la guerre suite aux quelques missions effectuées contre la France, à partir du 13 juin 1940. Pour les autres formations, ce sera un baptême du feu... mouvementé et dramatique.



De geleding van de Corps-eenheden in België zal er als volgt uitzien:

Kasteel "De kleine hut" H.K

Vliegveld Evere	Technische diensten	12 CAPRONI CA 133
Vliegveld Melsbroek	13e Stormo BT	38 FIAT BR-20M "Cigogna"
Vliegveld Chièvres	43e Stormo BT	37 FIAT BR-20M 172e Squadriglia RST 5 CRDA Cant Z 1007B "Alcione"

Vanaf 22 september beginnen de formaties van het CAI hun overtocht naar België, echter niet zonder problemen: de overvlucht van een veertigtal jachtvliegtuigen zal 28 dagen in beslag nemen, wegens uiterst ongunstige weersomstandigheden.

Het overbrengen van de bombardementstoestellen is zelfs nog tragischer: op 27 september 1940 stijgen de Fiat BR-20M op van het vliegveld Piacenza - San Damiano, met de bedoeling in een non-stopvlucht Melsbroek te bereiken. Er werd echter geen rekening gehouden met de uiterst slechte atmosferische omstandigheden... zeventien toestellen maken een noodlanding in Duitsland, en vier worden totaal vernield, waarvan één te Spa en één te Evere. Luitenant MAGI, voorbevelhebber van de BR-20M met immatriculatie 243-3 getuigde:

"De meteorologische condities waren hels: om rustiger te kunnen vliegen hadden we moeten boven de wolken uitklimmen, hoger dan 5.000 meter. Boven München echter werd het bevel ontvangen de navigatie op lage hoogte verder te zetten, om de Duitse jacht niet te hinderen in zijn strijd tegen vijandelijke doelen. Weldra ontdekte ik in de verte een aantrekkelijke noodstrip. Met omzeggens lege tanks besloot ik te landen; ik brak hout in één van de grachten van dit vliegveld, dat moest doorgaan als een lokaas voor de toestellen van het Bomber Command!"

Inderdaad had de Luftwaffe niet de voorzorg genomen de Italianen in te lichten over het bestaan van nepvliegvelden. Deze nalatigheid veroorzaakte de eerste verliezen aan mensenlevens (4 doden) zonder de talrijke gekwetsten en de belangrijke materiële schade te tellen.

Op 22 oktober 40 zijn de formaties van het CAI eindelijk geïnstalleerd in België; op dit ogenblik is Italië nog niet in staat van oorlog met ons land. Doch als gevolg van hun tussenkomst op het nationaal grondgebied verklaart de Belgische regering in ballingschap te Londen de oorlog aan Italië op 25 november 40.

De nacht van 24 oktober voeren het 13e Stormo (Melsbroek) en het 43e Stormo (Chièvres) met 16 toestellen hun eerste bombardementsopdracht uit tegen de haveninstallaties van Harwich; deze aktie kost hen 3 vliegtuigen, en veroorzaakt geen noemenswaardige schade.

De deelnemers aan deze nachtraid, getraumatiseerd door de verliezen, vragen om de volgende zendingen overdag te mogen doen, wat een escorte door de jacht noodzakelijk

Le dispositif des unités du Corpo Aereo Italiano en Belgique allait être le suivant:

Chateau de la Petite Espinette QG

Aérodrome d'Evere	Services Techniques	12CAPRONICA133
Aérodrome de Melsbroek	13e Stormo B.T.	38 FIAT BR-20M "Cigogna"
Aérodrome de Chièvres	43e Stormo B.T.	37 FIAT BR-20M 172e Squadriglia R.S.T. 5 CRDA Cant Z 1007B "Alcione"

A partir du 22 septembre 1940, les formations du CAI commencent leur transfert vers la Belgique, mais non sans problèmes: le convoyage d'une quarantaine de chasseurs durera vingt-huit jours, à cause d'une météo exécable.

L'acheminement des bombardiers est encore plus tragique: le 27 septembre 40, les FIAT BR-20M du 13e Stormo décollent de l'aérodrome de Piacenza - San Damiano dans l'intention de rallier Melsbroek sans escale. C'est sans compter les conditions atmosphériques épouvantables...; dix-sept appareils font un atterrissage de fortune en Allemagne, et quatre sont entièrement détruits, dont un s'écrase à Spa, un autre à Evere.

Le lieutenant MAGI, chef d'équipage du BR-20M, codé 243-3 devait témoigner:

"Les conditions atmosphériques étaient infernales; pour voler plus tranquillement, nous aurions dû grimper au-dessus des nuages, soit à plus de 5000 mètres. Or, en approchant de Munich, l'ordre fut donné de poursuivre notre route à basse altitude afin que la chasse allemande ne soit pas gênée dans son interception de l'ennemi. Bientôt je remarquai au loin une accueillante piste de secours. Mes réservoirs presqu'à sec, je me décidai à atterrir; je cassai du bois dans un des fossés de ce champ d'aviation, qui devait se révéler être un leurre destiné aux appareils du Bomber Command!"

En effet, la Luftwaffe n'avait pas pris la précaution d'avertir les Italiens de l'existence de faux aérodromes. Cette omission provoque les premières pertes en vies humaines (quatre tués), sans compter les nombreux blessés et les pertes matérielles.

Le 22 octobre 1940, enfin, les formations du CAI sont complètement installées en Belgique; à ce moment, l'Italie n'est pas encore en guerre avec notre pays. Mais suite à leur intervention sur le territoire national, le gouvernement belge en exil à Londres, déclare la guerre à l'Italie, le 25 novembre 1940.

Le 24 octobre, de nuit, le 13e Stormo (Melsbroek) et le 43e Stormo (Chièvres) effectuent leur première action de bombardement des installations portuaires de Harwich avec 16 BR-20M; il leur en coûtera la perte de trois avions, la mission s'étant soldée par des résultats insignifiants.

Les participants de ce raid nocturne, impressionnés par les pertes, demandent à accomplir leurs missions de jour; l'escorte de la chasse s'avère dès lors nécessaire. Mais les Fiat, quoique très maniables, mais lents et mal armés,



maakt. Doch de Fiat's, hoewel erg handelbaar, zijn traag en slecht bewapend en vormen geen partij voor de Hurricanes en de Spitfires van het Fighter Command. Verscheidene secundaire bombardementsopdrachten hebben plaats op 5, 17, 20 en 29 november, alsook op 14, 21 en 22 december 1940. De laatste zending werd uitgevoerd door vier BR-20M van het 13e Stormo (Melsbroek) tijdens de nacht van 2 op 3 januari 1941. Eind december had de Italiaanse regering beslist het CAI terug te roepen; vanaf 10 januari tot 15 april 1941 trokken de formaties zich progressief terug naar Italië.

De militaire balans van de operaties met het CAI is slechts gemaatigd negatief. Indien men slechts rekening houdt met de verliezen, toegebracht door de britse jacht, stemmen deze overeen met het gemiddelde van de Luftwaffe: twintig bemanningsleden en acht toestellen (waaronder 3 BR-20M), hetzij nauwelijks 4,5 % van de operationele vloot van het CAI. Vierenvijftig ton bommen werden gedropt tijdens een tiental operaties (315 vlieguren). Twee luchtgevechten werden geleverd tegen de britse jacht.

Het politiek bilan is in tegenstelling negatief; het CAI heeft geen enkel van de problemen opgelost, waarvoor het door de Duce was gesticht. De italiaanse dictator heeft integendeel aan de Anglo-Amerikaanse coalitie een voorwendsel toegespeeld om de italiaanse steden vanaf 1943 te bombarderen, als weerwraak op de nachtelijke raid op de Londense periferie.

Het is interessant te weten dat de commandant van het CAI in België de generaal BONOMI was, vroegere deelnemer aan de ontdekkingstocht van de pool in 1928, onder leiding van NOBILE.

ne font pas de poids face aux Hurricane et Spitfire du Fighter Command.

Diverses missions secondaires de bombardement ont lieu respectivement les 5, 17, 20 et 29 novembre, ainsi que les 14, 21 et 22 décembre 1940.

La dernière mission de bombardement est effectuée par quatre BR-20M du 13e Stormo (Melsbroek) pendant la nuit du 2 au 3 janvier 1941. Dès fin décembre 40, le gouvernement italien avait décidé de rappeler le CAI; et du 10 janvier au 15 avril 1941, ses formations retournent progressivement vers l'Italie.

Le bilan militaire de l'opération CAI n'est que relativement négatif; en fait, si on ne tient compte que des pertes dues à la chasse britannique, le taux d'attrition des avions italiens correspond aux normes de la Luftwaffe: vingt membres d'équipage et huit appareils (dont 3 BR-20M), soit à peine 4,5% du parc opérationnel du CAI. Cinquante-quatre tonnes de bombes ont été larguées en une dizaine d'opérations (315 heures de vol). Deux combats aériens ont été soutenus face à la chasse britannique.

Le bilan politique, par contre, est négatif; le CAI n'a résolu aucun des problèmes pour lesquels le Duce l'a créé. Le dictateur italien aura même fourni aux Anglo-Américains un prétexte pour bombarder les villes italiennes dès 1943, et ce en représailles du raid nocturne sur la périphérie londonienne.

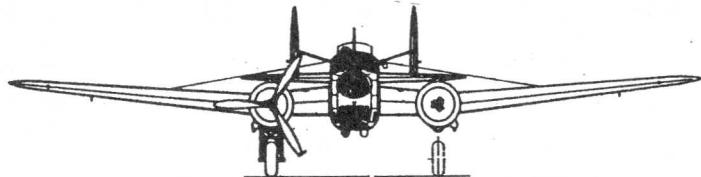
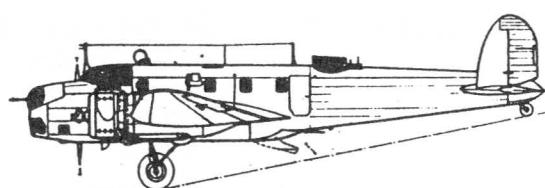
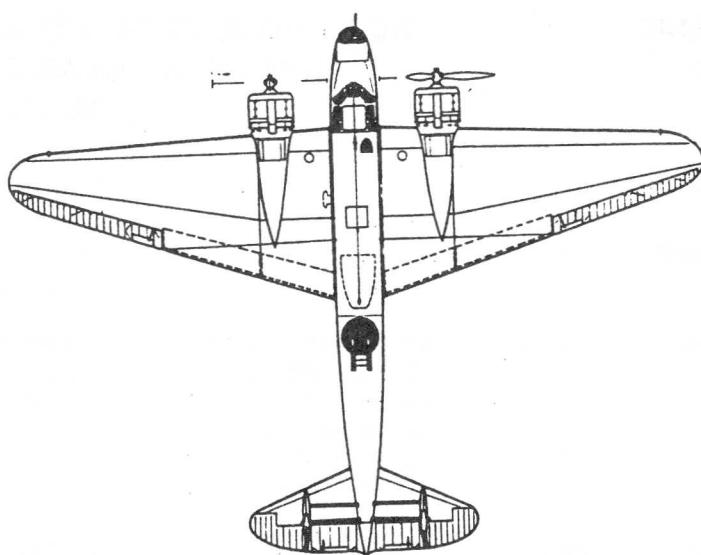
Pour l'anecdote, sachez que le commandant du CAI en Belgique est le général BONOMI, ancien participant à l'exploration du pôle, sous la direction de NOBILE, en 1928.

Bibliografie:

- "La Lorgnette": sep 87 - artikel van J.P. SONCK
- "Chièvres, geschiedenis van het vliegveld" '85
door A. NEVE en F. LAMBRECHT

Bibliographie:

- "La Lorgnette": Sep 87 article de J.P. SONCK
- "Chièvres, histoire de l'aérodrome" '85
A. NEVE et F. LAMBRECHT



FIAT BR-20 M "CIGOGNA"

Type: middelzware bommenwerper
 Bemanning: 5
 Motoren: 2 x 1000 PK FIAT - 18 cylinders
 Spannijde: 21,60 m
 Lengte: 16,10 m
 Hoogte: 5,01 m
 Leeggewicht: 6.700 Kg
 Maximum gewicht: 10.000 Kg
 Plafond: 10.000 m
 Overbrugbare afstand: 3.000 Km
 Maximum snelheid: 425 Km/h
 Bewapening: 3 mitrailleuses 12,7 mm
 Bommenlading: 1.780 Kg
 Eerste vlucht: 10 februari 1936
 Eenheid te Melsbroek: 13e Stromo B.T.

Type: Bombardier moyen
 Equipage: 5
 Moteurs: 2 x 1000 PK FIAT - 18 cylindres
 Envergure: 21,60 m
 Longueur: 16,10 m
 Hauteur: 5,01 m
 Poids à vide: 6.700 Kg
 Poids en charge: 10.000 Kg
 Plafond: 10.000 m
 Autonomie: 3.000 Km
 Vitesse max: 425 Km/h
 Armement: 3 mitrailleuses 12,7 mm
 Charge: 1.780 Kg bombes
 Premier vol: 10 februari 1936
 Unité à Melsbroek: 13e Stromo B.T.



**IDENTIFICATIE EN GESCHIEDENIS
VAN DE BELGISCHE MILITaire
DOUGLAS C-47 B**

(Geldigheid: 1976)

**HISTORIQUE ET IMMATRICULATION DES
AVIONS DOUGLAS C-47 B DAKOTA
MILITAIRES BELGES**

(A jour: 1976)

s/n	rc/s	c/n	s/h USAAF RAF	DI	N	S
K.1	OT-CWA (O-CWA) (1)	26501/ 15056	43-49240	11.10.46	1sd Sabena-rd 05.03.52 OO-SMA /EB-BS (mk Sabena) ret BAF 04.11.53 ccd 14.01.54 op Congo 1956 - 60	tr Koksijde 11.12.73 - wfu
K.2 (KP 2)	OT-CWB	20741	43-16275	20.08.46	- rev Fy 1947 - Op Congo (Kantanga) 1947	cr Kolwezi (Congo) 13.09.53
K.3		25567/ 14122	43-48306	09.09.46	- rev Sc Av 1947	ret USAF/MAAG 10.10.52 - tr AAF 09.10.52 (2) - rd F-WSGX/Rousseau Aviation .71 - rd N. 18258 - TR USA .73
K.4 (KP.4)	OT-CNB	20864	43-16398	30.09.46	- rev Sc Av 1947 - Op Congo 1956-61 (mk Katanga 1961) - cv Hamburger Flugzeug 1964 : NASARR	- tr Koksijde 26.04.68 - wfu - tr Domaines 23.07.70 - tr Deume 06.71
K.5		20879	43-16413	10.08.46	- rev Sc Av 1947	- ret USAF/MAAG 29.08.52 - TR KLm s/n X-2- rc/s ZU .2 (2e) - sa 10.62 Jones & Guerro (Manilla)
K.6 (KP.6)	OT-CNW	20884	43-16418	10.08.46	- rev Sc Av 1947 - Op Congo (Katanga 1947)	- cr Albertville (Congo) 09.06.57 - ccd 25.07.57
K.7	OT-CWD	25745/ 14300	43-48484	09.09.46	- rev Fy 1947	- ret USAF/MAAG 29.09.52 - Tr AAF 25.09.52 - wfu 12.08.68
K.8 (KFC-8 KN.8 KP.8)	OT-CND	25756/ 14311	43-48495	10.10.46	- rev Sc Av 1947 op Congo 1960	- tr Koksijde 23.07.76 wfu
K.9	OT-CNE	25846/ 14401	43-48585	19.09.46	- rev Fo 1947	- ret USAF/MAAG 18.09.52 - tr AAF 25.09.52 - tr Aéronavale 09.69
K.10	OT-CWE	25851/ 14406	43-48590	18.08.46	- rev Sc Av 1947 - cv VIP transport	- tr Koksijde 26.01.76 - wfu
K.11		25869/ 14424	43-48608	18.07.46	- rev Fy 1947	- ret USAF/MAAG 18.05.53 - tr AAF 08.05.53 - tr Israël 01.67



K.12		25880/ 14435	43-48619	19.09.46	- rev Fo 1947	<ul style="list-style-type: none"> - ret USAF/MAAG 18.09.52 - tr AAF 25.09.52 - tr Israël 25.01.67 - ret France - rd F-WSGQ Rousseau Aviation - rd N. 18257 - tr Canada 17.10.72 - rd CF-FSJ / Fecteau/ 09.03.73
K.13	OT-CNG (KN-13 KP.13)	26046/ 14601	43-48785	20.06.46	<ul style="list-style-type: none"> - rev Sabca 1947 - 1 sd Sabena-rd 13.03.57 OO-SMC/EB-BS - ret BAF 14.11.57 - ccd 04.02.72 - Op Congo 1960 	<ul style="list-style-type: none"> - tr Domaines/ Melsbroek 28.01.65 - wfu - sa - bu Melsbroek 21.08.68
K.14		26157/ 14712	43-48896	07.09.46		<ul style="list-style-type: none"> - cr Dalbry (Scotland) / 10.04.47
K.15		25657/ 14212	43-48396	.46	- rev Sc Av 1947	<ul style="list-style-type: none"> - ret USAF/MAAG 16.09.52 - tr AAF 25.10.52 - wfu 10.07.70
K.16	OT-CWG	20823	43-16357	.11.47	- rev Sc Av 1947 - cv VIP transport	<ul style="list-style-type: none"> - wfu Melsbroek 22.09.72 - tr Air Museum Brussels/ 12.01.73
K.17	OT-CNJ (Q-CW)	26050/ 14605	43-48789	09.07.48	- rev Fo 1947	<ul style="list-style-type: none"> - ret USAF/MAAG 10.10.52 - tr AAF 09.09.52 - tr Gabon 01.08.67
K.18	OT-CWH	26048/ 14603	43-48787	.02.47	<ul style="list-style-type: none"> - rev Sc Av 1947 - 1 sd Sabena-rd 07.04.52 OO-SMB/EB-BS (mk Sabena) - ret BAF 20.09.57 - ccd 04.02.72 	<ul style="list-style-type: none"> - cr Paulis (Congo) 01.12.58 - ccd 27.05.59
K.19	OT-CWI	32557/ 15809	44-49608 KN.304	06.01.50	<ul style="list-style-type: none"> - rev Sc Av 1947 - 1 sd Sabena - rd OO-SMB/EB-BS (mk Sabena) - ret BAF 15.07.53 - ccd 14.01.54 - Op Congo 1959-60 	<ul style="list-style-type: none"> - tr Katanga 06.02.61 - s/n KAT.03
K.20		26869/ 15424	43-49608 KK.178	05.01.48	- rev Sc Av 1947	<ul style="list-style-type: none"> - ret USAF/MAAG 30.12.52 - tr AAF 08.05.53 - tr Cameroun AF 23.09.68 s/n 49608
K.21	OT-CWJ	32558/ 15810	44-76226 KN.305	27.09.47	<ul style="list-style-type: none"> - rev Sc Av 1947 - Op Congo 1960 	<ul style="list-style-type: none"> - tr Katanga 06.02.61 - s/n KAT .02
K.22		26865/ 15420	43-49604 KK.174	27.09.47	- rev Sc Av 1947	<ul style="list-style-type: none"> - ret USAF/MAAG 24.02.53 - tr AAF 08.05.53 - rd F-WSGU / Rousseau Aviation .71



K.23	OT-CNL	26251/ 14806	43-48990 KJ.959	16.05.49	- ret USAF/MAAG 25.09.52 - tr AAF 25.09.52 - tr Mauritania AF 25.09.52 s/n 48990 - tr Niger AF 22.01.65 s/n 48990
K.24	OT-CNN	27085/ 15640	43-49824 KN.219	23.02.49	- ret USAF/MAAG 18.09.52 - tr AAF 09.10.52 - tr Aéronavale s/n 424
K.25	OT-CWK	27088/ 15643	43-49827 KN.221	23.02.49	- ret USAF/MAAG 10.10.52
K.26		32632/ 15884	44-76300 KN.325	01.03.49	- ret USAF/MAAG 29.08.52 - tr KLM s/n X-3 rc/s ZU.4 - wfu 31.03.62 - sa.62 Jones & Guerro/ (Manilla)
K.27	OT-CMW	26996/ 15551	43-49735 KK.215	15.01.49	- ret USAF/MAAG 29.08.52 - tr KLM s/n X-4 rc/s ZU.4 - tr Kon Marine / Nederland 23.02.60 s/n B/ 018 - ret KLM 12.10.61 - sa 10.62 Jones & Guerro/ (Manilla)
K.28	OT-CNO	32664/ 15916	44-76332 KN.347	27.01.50	- Isd Min des Comm. Min Verkeerswezen - rd 04.10.51 OO-SNC EB-BS
K.29		33049/ 16301	44-76717 KN.512	05.01.50	- ret USAF/MAAG 25.09.52 - ret AAF 25.09.52 - tr Israël 13.04.67
K.30	OT-CNQ	27211/ 15766 (KP.30)	43-49950 KN.276	06.01.50	- Op Congo 1956-60 - tr Domaines / Melsbroek / 28.01.65 - sa 17.02.65 : Laos Corpora- tion - Air - Vientiane XW-PCM
K.31	OT-CNR	32812/ 16064 (KP.31)	44-76480 KN.391	05.01.50	- Op Congo 1956-60 - tr Koksijde 19.10.71 - whu - tr Domaines 19.01.72 - sa 14.07.72 AG Walter Avi Ltd - bu Koksijde .72
K.32	OT-CNS	33324/ 16576 (3)	44-76992 KN.637	14.02.50	- ret USAF/MAAG 29.08.52
K.33	OT-CNT	33400/ 16652 (4)	44-77068 KN.690	28.02.50	- ret USAF/MAAG 20.11.52
K.34	OT-CNU	33167/ 16685	44-76836 KP.218	09.01.51	- ret USAF/MAAG 10.10.52 - tr AAF 09.10.52 - tr Aéronavale 10.09.69
K.35	OT-CWN	33343/ 16419	44-77101 KN.555	14.02.50	- ret USAF/MAAG 10.10.52 - tr AAF 09.10.52 - tr Aéronavale 04.70 s/n 701



K.36	OT-CWO	33448/ 16700	44-77116 KP.229	28.02.50	- ret USAF/MAAG 17.09.52 - tr AAF 25.09.52 - tr Aéronavale 04.70 s/n 716
K.37	OT-CWP	33401/ 16653	44-77069 KN.689	29.12.49	- ret USAF/MAAG 25.09.52 - tr AAF 25.09.52 - tr Niger 24.04.69
K.38	OT-CWQ	25816/ 14371	43-48555 KJ.877	29.12.50	- ret USAF/MAAG 25.09.52 - tr AAF 25.09.52 - tr Sénégal 08.72
K.39	OT-CWR (CW-R)	32755/ 16007	44-76423 KN.381	29.12.49	- ret USAF/MAAG 25.09.52 - tr AAF 25.09.52 - tr Israël 13.04.67
K.40	OT-CWS	33255/ 16496	44-76912 KN.601	.50	- Op Congo 1960 - cv Hamburger - Flugzeug 1964 : NASARR
K.41	OT-CWT	25931	43-48670 KJ.900	19.02.51	- tr Saffraanberg - wfu - ccd 29.09.51 - bu .54



ABBREVIATIONS / AFKORTINGEN

S/N SERIALNUMBER: Numéro d' enregistrement militaire belge
Belgisch militair registratienummer
KP = Photo KN = Navigatie

rc/s RADIO CALLSIGN: Indicatif d' appel radio (ancien indicatif si connu)
Radio oproepletters (oud oproepteken, indien gekend)

c/n CONSTRUCTION NUMBER: Numéro de construction de Douglas. A remarquer que quelques C-47 eurent deux numéros différents, dont le premier est devenu l' officiel.
Konstruktienummer van Douglas. Er dient opgemerkt dat enkele C—47 twee verschillende nummers kregen, waarvan het eerstvermelde het officiële werd.

s/n USAAF/RAF: s/n US Army Air Force / Royal Air Force: Parfois le groupe des trois derniers chiffres du s/n USAAF servaient à l' identification de l' avion dès la livraison et jusqu'à la désignation du s/n belge "K"
Dikwijls werd de groep van drie laatste cijfers van het s/n USAAF gebruikt ter identificatie van het vliegtuig vanaf de levering tot het in gebruik nemen van het Belgische s/n "K".

DI: DATE D' INSCRIPTION: Date d' inscription officielle à la F Aé belge. Ne correspond pas à la date de livraison effective à la Belgique.
Officiële inschrijvingsdatum bij de Belgische LuM. Stemt niet overeen met de werkelijke leveringsdatum aan België.

N: NOTES: Quelques notes concernant la "vie" de l' avion (opérations, inspections, modifications
Enkele nota's betreffende het "leven" van het vliegtuig (operaties, modificaties ...)

S: SORT: Le sort subi par l' avion et ayant motivé sa mise hors service par la F Aé.
Het afschrijven van het toestel en de reden van het buiten gebruik stellen door de LuM.

AAF: Armée de l' Air Française / Frans Luchtleger

BAF: Force Aérienne Belge: Belgische Luchtmacht

bu: démolie pour mitraille / afgebroken tot schroot

ccd: radié / geschrapt

cr: accidenté avec perte totale / verongelukt met totaal verlies

cv: converti / omgebouwd

EB-BS: Etat Belge / Belgische Staat

Fo: Fokker

Fy: Fairey

KLm: F Aé néerlandaise / Koninklijke Luchtmacht (NL)

Lsd: prêté / geleend

mk: marques et couleurs / merktekens en kleuren

op: utilisation / gebruik

rd: inscrit / ingeschreven

Ret: retourné / teruggegeven

Rev: revisé / nagezien

Sa: vendu à l' étranger / verkocht in het buitenland

Sc Av: Scottish Aviation

tr: transféré / overgemaakt

wPu: mis hors service / buiten gebruik gesteld

NOTES EXPLICATIVES / VOETNOTA'S

(1) O - CWA:rc/js erronné, cependant peint sur l' avion
rc/s foutief en toch op het toestel geschilderd

(2) Le s/n à l' AAF demeurait celui de l' USAAF, mais sans le premier ou les deux premiers chiffres
Het s/n bij de AAF werd dit van de USAAF, doch zonder het eerste of de twee eerste cijfers

(3) Certaines sources l' identifient comme suit:
Sommige bronnen identificeren het vliegtuig als volgt:
c/n 3323/16565 s/n USAAF 44-76991 - RAF KN 636 tr KLm s/n X5 rc/s ZU 5

(4) Cet avion s' identifierait également comme suit: / Dit vliegtuig wordt ook als volgt geïdentificeerd:
EX RAF KN 690 / c/n 33403/16655 - s/n USAAF 44-77071 - tr AAF 52 - tr Aéronavale 04.70