



*Driemaandelijks tijdschrift*  
*Editie 2/96*

*Périodique trimestriel*  
*Edition 2/96*

**Documentatie centrum van de 15de Wing**  
**Centre de documentation du 15<sup>ième</sup> Wing**

*Verantwoordelijke uitgever : J. Huybens : Editeur responsable*



## WAAR STAAN WIJ?

Onze v.z.w. "Documentatie Centrum van de 15de Wing - DAKOTA" bestaat sinds bijna twee jaar.

Sinds de oprichting werden reeds een aantal belangrijke hindernissen genomen, waarover wij ons mogen verheugen. Dit was niet alleen mogelijk dank zij het doorzettingsvermogen en de motivatie van onze documentatie- en restauratieploegen, maar evenzeer dank zij de morele en materiële steun van onze leden, die (reeds) met tweehonderd dertig zijn!

Terwijl de infrastructuur van het Centrum verbeterd en aangepast wordt, gaan de restauratiewerken aan de C-119 elke maandag zonder verpozen door: sinds augustus heeft het vliegtuig zijn vleugels en motoren terug gekregen, en ontplooiën onze specialisten al hun talenten om opnieuw vorm te geven aan de verwrongen en gescheurde beplating, vooraleer deze te herschilderen met verf die ons door een erelid werd bezorgd.

In de archieven bevat onze historische documentatie reeds bijna tien duizend steekkaarten en meer dan vijf duizend diaposities. Wij krijgen meer en meer bronnen en sinds enkele maanden, na inlassing van een bericht in een R.A.F. tijdschrift, worden wij overstelpt met informatie van oudgedienden van de R.A.F., die in Melsbroek opereerden van september 1944 tot april 1945. Zij zijn zo enthousiast dat wij er aan denken hen volgende lente bij ons uit te nodigen.

De (bescheiden) belangstelling die de media (pers en televisie) ons hebben betoond, had eveneens een zeer gunstige weerklank, en brengt ons niet alleen nieuwsgierige bezoekers op, maar ook documenten, foto's en materiaal.

De goede werking van het Centrum liet ons tevens toe een schenking te doen aan een vereniging voor hulpverlening aan jeugdige AIDS slachtoffers. Dit is immers ook één van de doelstellingen van onze v.z.w..

Als "dienstverlening" ontvangen wij regelmatig de bijeenkomsten van het B.H.F.A. (Belgian Historical Flight Association) en van de redactie van het nieuwe "TAKE-OFF Magazine" (te koop aangeboden in ons Centrum). Ter gelegenheid van de Meeting in Brustem (naar aanleiding van "50 jaar Luchtmacht"), heeft DAKOTA de historische stand van de 15de Wing ingericht, die zeer op prijs werd gesteld door de talrijke bezoekers.

Dit alles zou onmogelijk geweest zijn zonder de geestdrift van onze actieve en vrijwillige medewerkers, zonder de materiële steun van enkele zeer gulle schenkers maar evenmin zonder de steun van u allen, trouwe leden, waarvan velen regelmatig ons Centrum bezoeken.

Wij moeten eveneens de 15de Wing bedanken, die ons

## FAIRE LE POINT...

Il y a près de deux ans aujourd'hui qu'existe notre a.s.b.l. "Centre de Documentation du 15ième Wing - DAKOTA".

Depuis lors, de nombreuses étapes ont été franchies, ce dont nous pouvons nous réjouir; grâce à la volonté et à la motivation de nos équipes de documentation et de restauration, mais également au soutien moral et matériel de nos membres, qui se comptent (déjà) au nombre de deux cent trente.

Tandis que s'améliore à grands pas l'infrastructure du Centre, les travaux de restauration du C-119 se poursuivent sans relâche chaque lundi: la pose des ailes et des moteurs est achevée depuis le mois d'août, et nos "artisans" déploient tous leurs talents pour redonner forme aux tôles froissées et déchirées avant de les recouvrir de peinture, reçue d'un de nos membres d'honneur.

Du côté des archives, la documentation historique contient près de dix mille fiches et plus de cinq mille diapositives. Les sources deviennent de plus en plus nombreuses, et depuis quelques mois, suite à une insertion dans un périodique de la R.A.F., nous parvient un flot d'informations d'anciens (R.A.F.) qui ont opéré à Melsbroek de septembre 1944 à avril 1945. Leur enthousiasme est tel que nous envisageons de les inviter chez nous au printemps prochain.

La (modeste) répercussion dans les média (presse, télévision) eut également un effet très bénéfique, et nous "rapporte" non seulement des visiteurs curieux, mais aussi documents, photos et matériel.

Le bon fonctionnement du Centre nous a permis d'autre part, d'effectuer un don à une association d'aide aux enfants victimes du SIDA, répondant ainsi à un des objectifs de notre a.s.b.l..

En ce qui concerne le "service", nous accueillons très régulièrement les réunions du B.H.F.A. (Belgian Historical Flight Association) et de la rédaction du nouveau "TAKE-OFF Magazine" (en vente au Centre); plus récemment, à l'occasion du meeting de Brustem (50 ans de Force Aérienne), DAKOTA a présenté le stand historique du 15ième Wing, qui fut très apprécié par les nombreux visiteurs.

Toutes ces réalisations n'auraient pas été possibles sans l'enthousiasme de membres actifs et bénévoles, ni sans l'aide matérielle de quelques très généreux donateurs, et de vous tous, nos membres fidèles, dont certains sont des assidus de notre Centre.

Nous nous en voudrions d'oublier le 15ième Wing qui nous héberge et nous fournit support et aide technique, particulièrement en ce qui concerne la "renaissance" du "FLYING BOXCAR"; ainsi que d'autres organismes tels que le 21 Log Wing et l'Imprimerie des Forces Armées.

Mais rien, hélas, n'est parfait, et certains points faibles se



huisvest en steun en technische hulp verleent, voornamelijk voor de "heropstanding" van de C-119, zonder evenwel andere organismen te vergeten, zoals de 21 Log Wing of de Drukkerij van de Krijgsmacht.

Maar, helaas, niets is perfect, en sommige tekortkomingen moeten absoluut verholpen worden. Ik denk voornamelijk aan de (niet gerespecteerde) regelmatige publicatie van ons tijdschrift "DAKOTA NEWS" dat het communicatiemiddel bij uitstek moet zijn tussen het Centrum en zijn leden. Als enig excuus kunnen wij aanvoeren dat wij, gedurende de laatste maanden, al onze energie gestoken hebben in opzoekingswerk en uitbreiding van ons project. Wij hopen op uw begrip, en verbinden er ons toe volgend jaar beter te doen. Hiermee sturen wij u, uw familie en vrienden, reeds onze welgemeende beste wensen toe voor een gelukkig en voorspoedig '97.

Jo HUYBENS  
Directeur

doivent d'être corrigés, en particulier la régularité (non respectée) de parution de votre périodique "DAKOTA NEWS", qui se doit d'être le moyen de communication par excellence entre le Centre et ses membres.

Notre seule excuse est la concentration de nos énergies dans le domaine de la recherche et de l'extension de notre projet durant les derniers mois.

En espérant votre indulgence, nous nous engageons à faire mieux l'année prochaine, que nous vous souhaitons heureuse et prospère, ainsi qu'à vos familles et amis.

Jo HUYBENS  
Directeur



*"Notre" C119 en Août 1996  
"Onze" C119 in Augustus 1996*



## MELSBROEK, 27 SEPTEMBER 1944

Op die dag landde er in Melsbroek, komende van Amiens, een Wellington XIII van het 96 Squadron van de R.A.F.; in het vluchtenboek van de staartschutter lezen wij het volgende:

Date	Hour	Aircraft Type and No.	Pilot	Duty	REMARKS (including results of bombing, gunnery, exercises, etc.)	Flying Times	
						Day	Night
27-9-44	10:15	384	F/S GRAY	"	AMIENS (FRANCE) to FUSSELS (BELGIUM) (New base.)	50	

(New base) was Melsbroek B 58

Deze mitrailleur (air gunner) was Allan KINTON, die toen twee en twintig jaar oud was.

Op 27 september 1955, dag voor dag een en vijftig jaar later, hebben wij hem in "DAKOTA" ontmoet. Hij was vergezeld van zijn echtgenote en ook van zijn Belgische vrienden, bij wie hij aangedrongen had om nog eens "zijn" basis te bezoeken, van waaruit hij, na de landing van 6 juni en de geleidelijke terugtrekking van het Duitse leger, gedurende bijna zeven maanden operaties had uitgevoerd.

Allan, die blijk gaf van een uitstekend geheugen, heeft ons zijn smaldeel gesitueerd, de opdracht ervan uitgelegd en ons zeer nauwkeurig aangeduid waar de vliegtuigen, de mess, de logementsblokken, enz. zich toen juist bevonden op het vliegveld. Hij heeft ons ook enkele anekdotes verteld die hijzelf beleefde in "bevrijd België", en schonk ons tevens een aantal originele foto's die hijzelf in Melsbroek nam met zijn eigen "Brownie".

Op zijn uitnodiging bezochten wij hem, in februari van dit jaar, in zijn typisch "british" verblijf in Blaby nabij Leicester. Twee dagen lang vertelde hij zonder verpozen al wat hem te binnen schoot aangaande deze periode, en wij keerden terug naar België met een bandopname van twee uur en een vijftigtal foto's.

De analyse van deze documenten en de lange gesprekken, laten ons toe de smaldelen te herontdekken van de 34th Wing, die vanuit Melsbroek opereerde lang voor de 15de Wing er zich nestelde. Bovendien hebben wij, in antwoord op een "opsporingsbericht" dat Allan inlaste in "AIR-MAIL", een overvloedige briefwisseling ontvangen van "anciens" van de 34th Wing R.A.F..

### N° 69 Squadron R.A.F.

Het 69 Sqn was een onderdeel van 2nd Tactical Air Force (TAF), en was gereconverteerd in Northolt in mei 1944; zijn nieuwe opdracht was de visuele, tactische verkenning bij nacht (night visual tactical reconnaissance) ten voordele van de geallieerde grondstrijdkrachten, van vóór de ontschepping en gedurende hun "invasie" van Frankrijk, België, Nederland en Duitsland.

## MELSBROEK, LE 27 SEPTEMBRE 1944

Ce jour là atterrissait à Melsbroek un WELLINGTON XIII du 69 Squadron de la Royal Air Force, en provenance d'Amiens; dans le carnet de bord du mitrailleur de queue on peut lire:

Ce mitrailleur (air gunner) était Allan KINTON; il avait alors vingt-deux ans.

Cinquante et un an plus tard, jour pour jour, le 27 septembre 1995, nous l'avons rencontré au "DAKOTA", accompagné de son épouse et de ses amis belges auprès desquels il avait insisté pour retrouver "sa" base, là où il avait passé près de sept mois d'opérations, après que le débarquement du 6 juin avait été suivi du retrait progressif des armées allemandes.

Faisant preuve d'une mémoire étonnante, Allan nous avait restitué son escadrille, expliquant son rôle et décrivant avec beaucoup de précision les endroits de la plaine occupés par les avions, le mess, les logements, etc. . .

Il nous racontait aussi quelques anecdotes vécues pendant son séjour en Belgique libérée, et nous laissait en prime des photos originales prises à Melsbroek avec son "Brownie" personnel.

A son invitation, nous le retrouvions au mois de février dernier en sa demeure typiquement "british" de BLABY près de LEICESTER. Pendant deux jours, il ne se lassa pas de nous rapporter tout ce qui lui revenait à la mémoire à propos de cette époque; et c'est avec une cinquantaine de photos, et un enregistrement de deux heures, que nous rentrions en Belgique.

L'analyse de ces documents et de longues conversations forment une bonne base pour redécouvrir les escadrilles du 34th Wing qui opéra de Melsbroek quelques années avant que le 15ième Wing ne s'y installe. De plus, grâce à une annonce de recherche qu'A. KINTON fit insérer dans "AIR MAIL", nous avons reçu depuis un courrier abondant des "anciens" du 34th Wing R.A.F..

### N° 69 Squadron R.A.F.

Le 69 Sqn faisait partie du 2nd Tactical Air Force (TAF) et avait été reconverti à NORTHOLT en mai 1944; sa nouvelle mission était la reconnaissance tactique de nuit (night vision tactical reconnaissance) au profit des forces terrestres alliées dès avant le débarquement et pendant leur "invasion" de la France, Belgique, Pays-Bas et Allemagne.





*Insigne 69 Squadron (Coll E. Thomas)*

Dit verklaart waarom, na 06 juni, Amiens hun eerste operatiebasis werd op het vasteland. Vervolgens werd het 69 Sqn, om de frontlijnen te kunnen bereiken, eerst herontplooid naar Melsbroek, en later, vanaf april-mei, naar Eindhoven.

In Melsbroek maakte 69 Sqn deel uit van 34th Wing, samen met 16 Sqn (Spitfire) en 140 Sqn (Mosquito), die eveneens verkenningsvluchten uitvoerden, maar dan wel bij dag.

De bemanningen van 69 Sqn moesten dus een maximum aan inlichtingen leveren aangaande de vijandelijke bewegingen in het frontgebied, dat zich toen in noord België en Nederland bevond.

De Wellingtons vlogen 's nachts op lage hoogte en werden naar de objectiefzone geleid door eenheden van de RMSU (Radar Mobile Signals Unit), die hiervoor gebruik maakte van de Eureka Radar Beacons; deze zenders "fabriceerden" zodanige "beams" (stralen), dat de te verkennen doelzone zich op het kruispunt hiervan moest bevinden. Voor de 34th Wing werd deze steun specifiek geleverd door RAMSU 5320 en 5321, wiens uitrusting op een dertigtal kilometers van de basis opgesteld was.

C'est pourquoi, leur première base d'opérations après le 6 juin se situait à Amiens; ensuite, afin de pouvoir atteindre la ligne de front, le 69 Sqn fut déployé à Melsbroek, et à partir d'avril-mai à Eindhoven.

A Melsbroek, le 69 faisait partie du 34th Wing qui comprenait également les 16 Sqn (Spitfire) et 140 Sqn (Mosquito), dont le rôle était également la reconnaissance, mais de jour.

Les équipages du 69 Sqn avaient donc comme tâche de fournir un maximum de renseignements à propos des mouvements ennemis dans la zone de la ligne de front qui se situait alors dans le nord de la Belgique et les Pays-Bas. Opérant la nuit à basse altitude, les Wellington's étaient guidés vers les zones d'objectifs par les unités du RMSU (Radar Mobile Signals Unit) qui utilisaient pour ce faire les EUREKA RADAR BEACONS; leurs émetteurs "produisaient" des "beams" (rayons) à l'intersection desquels devait se trouver la zone à reconnaître. Pour le 34th Wing en l'occurrence, cette aide était fournie par les RAMSU 5320 et 5321, dont les équipements étaient installés à une trentaine de kilomètres de la base.



*6069 Repair and Inspection Section (Coll. E. Thomas)*



Zodra ze boven de doelzone aangekomen waren, speurde de ganse Wellington bemanning naar konvoeien, rangeerstations, troepenconcentraties, enz. . . Bij heldere nacht en volle maan was het niet nodig vuurpijlen (flares) af te schieten, die, uitsluitend gebruikt bij sombere nacht, het nadeel hadden de eigen positie te verraden aan de luchtdoelbatterijen (FLAK).

Wanneer een interessant objektief ontdekt werd, maakte de Wellington nog een overvlucht om een fotografische bevestiging van de waarneming mee te brengen. Dit was een gevaarlijk maneuver, want hij vloog slechts aan de duizelingwekkende snelheid van 140 knopen (250 km/h)! Bovendien kon de schijn van de fotoflashes de taak van de luchtafweer batterijen alleen maar vergemakkelijken. Volgens oudgedienden van 69 Sqn is het echter wel zo dat de flak op dat ogenblik niet erg afdoende meer was, en dat ze evenzeer het vuur van het bevriend luchtafweergeschut vreesden, zowel Amerikaanse als Engelse, vermits de schutters geen experts waren in vliegtuigherkenning. . . Flight Lieutenant (retired) Stanley HAYWARD schetst zijn laatste zending (last trip) vanuit Melsbroek dan ook als volgt: "Ik keerde terug van een opdracht in de streek van

Arrivés sur zones d'objectifs, tous les yeux de l'équipage du Wellington scrutaient le sol à la recherche de convois, gares de formation, concentration de troupes, etc. . . ; Par temps clair et pleine lune, il n'était pas nécessaire de larguer des fusées éclairantes (flares), utilisées seulement lorsque la nuit était sombre, ce qui dévoilait également leur position aux batteries anti-aériennes (flak).

Lorsqu'un objectif d'intérêt était découvert, le Wellington refaisait un tour afin de ramener une confirmation photographique de leur observation. Manoeuvre combien périlleuse quand on sait qu'il évoluait à la vitesse vertigineuse de 140 noeuds (250 Km/h)! Et que le déclenchement des flashes photo ne pouvait que faciliter la tâche des batteries anti-aériennes. Il est vrai pourtant, aux dires des anciens du 69 Sqn, que l'efficacité de la flak de cette époque n'était pas reluisante, et qu'ils craignaient tout autant le feu des batteries alliées (américaines et anglaises), pas toujours expertes en identification. Ainsi, le Flight Lieutenant (retired) Stanley HAYWARD, raconte sa dernière mission (last trip) au départ de Melsbroek:



*Melsbroek, un équipage du 69 SQN - Een bemanning van het 69 SQN  
De gauche à droite - Van links naar rechts :  
Allan Kinton, Ken Holiday, "Bluey" Gray, "Taffy" Enoch. (Collection A. Kinton)*

München-Gladbach, waar wij niet geleden hadden onder het onnauwkeurig Duits afweergeschut; onze problemen begonnen slechts op de terugvlucht naar Melsbroek, ergens tussen Aken en Luik, toen wij geraakt werden door een Amerikaanse luchtafweerbatterij, die ons wat schade berokkende.

Bovendien werd mijn Wellington, tijdens de "final" in Melsbroek (landingsgestel naar beneden en vliegend aan slechts 95 knopen (170 km/h), zwaar onder vuur genomen door een batterij van de "British Diver Belt", die opgesteld stond in Steenokkerzeel. Wij vlogen slechts op 1.000 voet (300 m).

"Je revenais d'une mission dans la région de München Gladbach où nous n'avions pas souffert du tir imprécis des allemands; nos problèmes commencèrent seulement lors du retour vers Melsbroek, quelque part entre Aachen et Liège, où nous fûmes touchés par le tir anti-aérien d'une batterie de l'armée américaine, occasionnant quelques dégâts.

Pour comble, en finale à Melsbroek, train d'atterrissage descendu, ne volant qu'à 95 noeuds (170 Km/h), mon Wellington fut pris sous le feu nourri d'une batterie du British Diver Belt, installée à Steenokkerzeel, alors que nous n'étions qu'à 1.000 pieds (300 mètres).

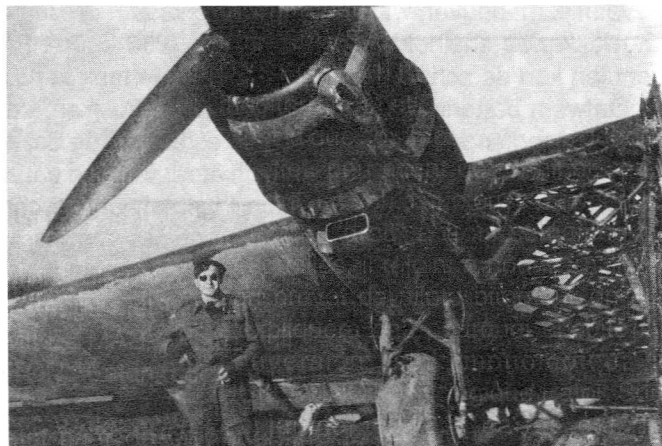
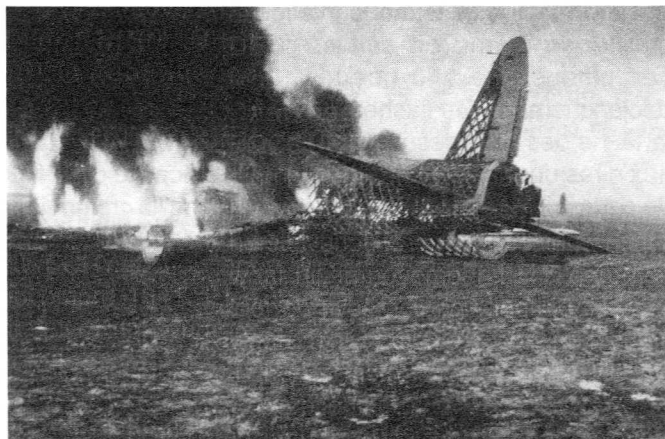


De schade was zo aanzienlijk dat ik mijn vliegtuig praktisch moest "crash-landen" op de landingsbaan. 's Anderendaags vernam ik dat deze batterij bevolen werd door Kapitein Mary CHURCHILL, dochter van Winston CHURCHILL, de huidige Lady SOAMES! Zij bood mij haar excuses aan...

Dat was mijn laatste operationele zending in het 69 Sqn, want toen mijn Wellington hersteld was, en klaar voor een "test flight". . . werd hij volledig vernield tijdens de Duitse luchtraid van 01 januari 1945 . . . "

Les dégâts étaient si considérables qu'il me fallut quasi crasher mon avion sur la piste. Le lendemain j'appris que la batterie était commandée par le Capitaine Mary CHURCHILL, la fille de Winston CHURCHILL, aujourd'hui Lady SOAMES! J'obtins des excuses...

Ce fut ma dernière mission opérationnelle au 69 Sqn, car, lorsque mon Wellington était réparé et prêt pour un vol d'essai, . . . il fut complètement détruit lors de l'attaque aérienne allemande du 1 janvier 1945. . . "



*Melsbroek, 1 Janvier 1945*

*Après "Bodenplatte", Wellington 69 SQN - Na "Bodenplatte" Wellington 69 SQN (Coll. W. Hindhaugh)*

De aanval van 01 januari waarover S. HAYWARD spreekt, was een deel van de operatie "BODENPLATTE", met als doel een maximum aantal geallieerde vliegtuigen te vernietigen die verspreid waren op de Belgische en Nederlandse basissen. Er werd zeer veel schade aangericht in Melsbroek. In het 69 Sqn werden elf Wellingtons vernietigd, en twee beschadigd; bovendien verloren vijf manschappen het leven en werden er vijfentwintig gekwetst. Langs Duitse zijde werden acht Messerschmitt 109 naar beneden gehaald tijdens deze aanval op Melsbroek. Zes piloten stierven en twee werden gevangengenomen. Na minder dan drie dagen was de volledige vloot van het 69 Sqn opnieuw samengesteld.

Bij het lezen van de verhalen van de "anciens" valt het op dat de spanning van de operaties enigszins goed gemaakt werd door hun betrekkelijk aangenaam leven in Melsbroek, waar de lokale bevolking hen "in de watten legde"; bovendien was de sfeer in het bevrijde Brussel zeker niet triestig! Zodanig zelfs dat sommigen onder hen een "meisje van hier" huwden, zoals James SIDGWICK, die nog steeds in Grimbergen woont en ons een bezoek bracht op 23 oktober laatst leden.

In een volgende "DAKOTA NEWS" zullen wij u meer vertellen over de activiteiten van "die van de 34th Wing", naarmate zij ons hun herinneringen toevertrouwen.

Jo HUYBENS

L'attaque du 1 janvier, mentionnée par S. HAYWARD, faisait partie de l'opération "BODENPLATTE" qui visait à détruire un maximum d'avions alliés, déployés sur les bases de Belgique et des Pays-Bas; les dégâts occasionnés à Melsbroek étaient très importants. Au 69 Sqn, onze Wellington's étaient détruits, deux endommagés; de plus, cinq hommes avaient été tués et vingt cinq blessés. Du côté allemand, huit Messerschmitt 109 avaient été "descendus" pendant leur attaque à Melsbroek, causant la mort de six pilotes, deux ayant été faits prisonniers. Moins de trois jours plus tard, la flotte du 69 Sqn était complètement reconstituée.

A la lecture des récits des "anciens", on comprend que la tension des opérations était quelque peu atténuée par la vie relativement agréable qu'ils avaient à Melsbroek, où la population locale les choyait; de plus, l'ambiance à Bruxelles libérée n'était pas triste!! Certains ont même épousé des demoiselles "d'ici", comme James SIDGWICK, qui vit toujours à Grimbergen et nous rendit visite le 23 octobre dernier.

Dans un prochain "DAKOTA NEWS", nous reviendrons sur les activités des membres du 34th Wing, au fur et à mesure que nous parviennent leurs souvenirs.

Jo HUYBENS





## DE WELLINGTON

HOOFDZAKELIJK GEKENMERKT DOOR ZIJN OVERBEKENDE ROBUUSTE CONSTRUCTIE, WAS DE WELLINGTON DE SPEERPUNT VAN HET BRITSE BOMBER COMMAND IN EUROPA TIJDENS DE EERSTE HELFT VAN DE TWEDE WERELDOORLOG. HIJ SPEELDE VERVOLGENS EEN ROL IN DE SLAG BOVEN DE ATLANTISCHE OCEAAN, OM NADIEN SLECHTS IN HET MIDDEN VAN DE VIJFTIGER JAREN ZIJN LOOPBAAN TE BEEINDIGEN.

DE NACHTVERKENNINGSVERSIE WERD GEBRUIKT DOOR O.A. HET 69 SQN R.A.F. DAT VANAF MELSBROEK OPEREERDE VAN SEPTEMBER 44 TOT APRIL 45.

Indien men toegeeft dat het feit van een vrij lange ingebruikstelling voldoet om een bepaald type vliegtuig een ereplaats te verlenen in de luchtvaartgeschiedenis, dan is de Vickers Wellington zonder twijfel een groot vliegtuig te noemen.

Deze machine werd ontworpen in het begin van de dertiger jaren als antwoord op een programma, op stapel gezet om een zware bommenwerper te bouwen; de ingenieurs tekenden een tweemotorig toestel met middenvleugel, met als kenmerkende structuur het "geodetisch" procédé, uitgevonden door Barnes Wallis. In feite bestond deze constructiemethode uit het realiseren van een grote buigen torsiweerstand door een netwerk van schuine kabelspanners, waarvan de kabels omspannen werden door zeildoek, wat een vrij lichte constructie toeliet. De krachtproef van de oorlog zou niet nalaten de deugdelijkheid van dit concept te onderstrepen; meerdere zwaar gehavende Wellingtons bereikten veilig de thuishaven dank zij de weerstand van hun cel.

Het prototype vloog voor het eerst op 15 juni 1936; het eerste reekstoestel van een bestelling van honderd tachtig koos het luchtruim op 23 december 1937, aangedreven door Pegasus X motoren; de volgenden kregen Pegasus XVIII motoren van 1.000 PK toebedeeld. Het richtingsroer was lang en dun en het staartwiel intrekbaar.

Het 9e smaldeel van de R.A.F., gebaseerd te Scampton was de eerste eenheid die werd uitgerust met Wellingtons. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog waren het 9, 37, 75, 99, 115, 149, 214 en 215 squadrons operationeel op Wellington Mk 1, die een nieuwe versie Mk 1A voorafging.

De Wellingtons deelden met de Blenheims de gevreesde eer om de eerste britse aanvallen op duitse doelwitten uit te voeren. Blootgesteld aan de overvloedige vuurkracht van de Flak, gingen de Wellingtons zware tegenslagen tegemoet vóór het einde van hun eerste jaar operationele inzet. De Messerschmitt Bf 109 en Bf 110 vielen aan, uitgerekend in de dode hoek, die de onderste schietkoepel niet kon bestrijken. Dit euvel betekende voor de Wellington het einde van de inzet voor dag- opdrachten.

## LE WELLINGTON

CARACTERISE ESSENTIELLEMENT PAR SON PROCÉDE DE CONSTRUCTION, REPUTÉE TRÈS SOLIDE, LE WELLINGTON CONSTITUA LE FER DE LANCE DES FORCES DE BOMBARDÈMENT BRITANNIQUES EN EUROPE PENDANT LA PREMIÈRE MOITIÉ DE LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE. IL JOUA ENSUITE UN RÔLE IMPORTANT DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE, ET SA CARRIÈRE NE PRIT FIN QU' AU MILIEU DES ANNÉES CINQUANTE.

SA VERSION DE RECONNAISSANCE DE NUIT FUT UTILISÉE PAR LE 69 SQUADRON R.A.F.

QUI OPÉRA À MELSBROEK DE SEPTEMBRE 1944 À AVRIL 1945.

Si l'on veut bien admettre que le fait d'avoir connu une période d'utilisation assez longue suffit pour assurer à un type d'appareil une place importante dans l'histoire de l'aéronautique, le Vickers Wellington est sans nul doute un grand avion. Cette machine fut conçue au début des années trente pour répondre à un programme qui visait à la réalisation d'un bombardier lourd; les ingénieurs dessinèrent un bimoteur à aile médiane, pour la structure duquel ils retinrent le procédé géodésique imaginé par Barnes Wallis. En fait, cette méthode de construction consistait à assurer la rigidité, en torsion et en flexion, de la structure par un réseau de raidisseurs obliques, l'ensemble étant entoilé, ce qui permettait de réaliser des cellules assez légères.

L'épreuve de la guerre ne tarda pas à mettre en lumière les qualités de cette technique; en effet, des Wellington durement touchés réussirent à rentrer à bon port grâce à la résistance de leur cellule.

Le prototype prit l'air le 15 juin 1936; le premier avion de série, d'une commande de cent quatre-vingt exemplaires, quitta le sol le 23 décembre 1937, propulsé par des Pegasus X; les autres reçurent des Pegasus XVIII de 1.000 CV. Sa dérivation était longue et effilée, la roulette de queue escamotable.

La première escadrille de la RAF à prendre en compte le nouveau bombardier fut, en octobre 1938, le 9 Squadron, basé à Scampton. Quand éclata la seconde Guerre Mondiale, les 9, 37, 75, 99, 115, 149, 214 et 215 Squadrons étaient équipés de Wellington Mk 1, précédant une nouvelle version Mk 1A.

Les Wellingtons partagèrent avec les Blenheims le redoutable honneur d'effectuer les premières attaques britanniques contre des objectifs allemands. Soumis au feu nourri de la Flak, les Wellingtons allaient connaître des revers sévères avant la fin de leur première année en opérations. Les Messerschmitt Bf 109 et Bf 110 les attaquaient dans l'angle mort que le poste de tir inférieur ne protégeait pas. Ce qui signifiait pour les Wellingtons la fin des sorties diurnes. Ils eurent toutefois l'occasion de prouver leur valeur lors des missions de nuit.





Zij behielden echter de mogelijkheid om hun waarde bij nacht- opdrachten te bewijzen.

Met de volgende versie, de Mk 1C, spanden de ingenieurs zich in om de handicap van de defensieve bewapening te verhelpen; op dit type vervingen twee laterale schietkoepels aan de achterzijde van de romp de vroegere buikkoepel. Talrijke andere versies werden gebouwd, om tot een totaal van meer dan elfduizend eenheden te komen, dit zonder de talloze modificaties te tellen die werden uitgevoerd om de Wellington aan bijzondere opdrachten aan te passen. Eén ervan was bedoeld om vluchten op grote hoogte toe te laten: deze versie was voorzien van een rudimentair opgevat pressurisatiesysteem van de cabine.

In januari 1940 werd aan "Wimpy" een heel andere opdracht voorgeschoteld dan deze waarvoor hij was ontworpen: het onschadelijk maken van magnetische mijnen, dank zij een DWI (Directional Wireless Installation), waarvan de structuur bestond uit een Duralumin ring met een doormeter van 14,60 m. Deze omspande stroomkabels, gevoed door een speciale generator. Omgekeerd werd de Wellington even goed gebruikt voor het leggen van mijnen.

Met de indienstneming van de versie GR Mk VIII nam hij in de schoot van het Coastal Command een belangrijk deel van de slag boven de Atlantische Oceaan voor zijn rekening; in deze kontekst voerde een Wellington van het 172 Squadron in de nacht van 3 op 4 juni 1942 een eerste aanval tegen een U-boot uit. En het was een aangepaste versie van de Mk XIII, uitgerust met Hercules XVI motoren, die taktische verkenningsoopdrachten ten voordele van de grondtroepen toegewezen kreeg tijdens de ontzetting van Frankrijk, België, Nederland en Duitsland na de ontschepping van 6 juni 1944.

Op deze "Recce" uitvoering liet de neus in doorschijnend plastic met groot gemak een visuele observatie toe, terwijl de zelfverdediging van het toestel beperkt bleef tot de staartkoepel. Hij was uitgerust met twee camera's en een "pistol discharger" voor het afvuren van foto flashes, ten einde een fotoconfirmatie van de waarneming op zicht toe te laten. Deze waarneming werd mogelijk gemaakt door het droppen van "flares" of lichtende raketten.

In deze rol was één van de troeven van de "Wimpy" zijn betrekkelijke geruisloosheid, die hem toeliet een maximum verrassingseffect te bekomen. Dit was voornamelijk het geval wanneer bij volle maan geobserveerd werd, en er geen flares dienden ingezet. Temeer daar deze zendingen uitgevoerd werden beneden de 3.000 voet (900 meter) in een dichte Flak verdediging.

De type bemanning van het 69 Sqn bestond uit vijf leden, speciaal getraind voor waarneming; het 16 Sqn en 140 Sqn van dezelfde 34th Wing namen de verkenning bij dag op zich, daar waar de Wimpy in taktische nachtverkenning in de frontzone gespecialiseerd was..

De Wellington werd eveneens ingezet voor de training van navigators-radaroperators van de nachtjacht, alsook

Avec la version suivante, le Mk 1C, les ingénieurs s'employèrent à remédier à l'insuffisance de l'armement défensif; sur cet avion des postes de tir latéraux, placés à l'arrière du fuselage, remplaçaient la tourelle ventrale. De nombreuses autres versions furent construites, totalisant plus de onze mille exemplaires, sans compter les innombrables modifications pour adapter le Wellington à des missions particulières, entre autres pour le vol à haute altitude; cette version était équipée d'une cabine pressurisée de conception rudimentaire. En janvier 1940 fut conféré au "Wimpy" une mission très différente de celle pour laquelle il était conçu: faire exploser des mines magnétiques, grâce à un DWI (Directional Wireless Installation), dont la structure était un anneau en Duralumin de 14,60 m de diamètre, qui contenait des câbles alimentés par un générateur spécial. A l'inverse, le Wellington fut aussi employé pour mouiller des mines.

Avec l'apparition de la version GR Mk VIII il prit, au sein du Coastal Command une part importante à la bataille de l'Atlantique; c'est ainsi que, dans la nuit du 3 au 4 juin 1942, un Wellington du 172 Squadron mena la première attaque contre un U - Boot.

Et ce fut une version modifiée du Mk XIII, équipée de moteurs Hercules XVI, qui se vit conférée la mission de reconnaissance tactique de nuit, au profit des forces terrestres durant la reconquête de la France, de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne après le débarquement du 6 juin 1944.

Sur cette version "Recce", le nez en perspex permettait de faciliter l'observation visuelle, et la défense de l'avion se limitait à la tourelle de queue. Il possédait deux caméras et un "pistol discharger" pour le tir de "flash photo" afin de ramener une confirmation photographique de l'observation visuelle, rendue possible de nuit par le largage de "flares" (fusées éclairantes).

Dans ce rôle, un des avantages du Wimpy était son "silence" relatif, qui permettait d'assurer un maximum de surprise, en particulier lorsqu'il opérait au clair de lune et que les fusées éclairantes étaient inutiles. D'autant plus que ces missions s'effectuaient au-dessous de 3.000 pieds (900 mètres) dans un environnement de Flak intense.

L'équipage du 69 Sqn se composait de cinq membres, dont le rôle principal était l'observation; tandis que les 16 Sqn et 140 Sqn du même 34th Wing se chargeaient de la reconnaissance de jour, les Wimpy s'occupaient de la reconnaissance tactique de nuit, c'est-à-dire dans la zone de la ligne de front.

Le Wellington fut également utilisé pour l'entraînement des navigateurs radaristes des chasseurs de nuit et comme avion de transport de troupes. Des essais de remorquage de planeurs et même de chasseurs Hurricane et Spitfire furent aussi effectués, sans toutefois passer au stade opérationnel.

Cet appareil se prêta de plus à d'autres programmes expérimentaux et à divers tests d'armement, servant également de banc d'essai à différentes types de moteurs,



voor troepentransport. Proeven werden uitgevoerd voor het slepen van zweeftoestellen, en zelfs jagers als de Spitfire en de Hurricane, doch het operationele stadium werd nooit bereikt.

Dit toestel leende zich bovendien tot andere experimentele programma's en tot verscheidene bewapeningstests, zonder zijn rol als vliegende testbank voor verschillende motortypes te vergeten, die hem toelieten een hoogte in de buurt van 35.000 voet (11.000 meter) te bereiken.

Tesamen met de Spitfire was de Wellington één van de zeldzame vliegtuigen die gedurende de ganse oorlog werd ingezet. Nooit in de geschiedenis was een britse bommenwerper het voorwerp van een dergelijk productievolume.

Uittreksel uit "De mooiste vliegtuigen ter wereld" en "Halifax Wellington" (Ch Bowyer)

Vertaling: Piet Claes

lui permettant d'atteindre des altitudes de l'ordre de 35.000 pieds (11.000 mètres).

Avec le Spitfire, le Wellington fut l'un des rares avions à opérer tout au long de la guerre, et jamais aucun bombardier britannique ne fit l'objet d'une production aussi importante.

Extrait de: "Les plus beaux avions du monde" et "Halifax-Wellington" (Ch. Bowyer)



*Vickers Wellington*



## VLIEGT de OT-CWG OPNIEUW ??

De liefhebbers van legendarische vliegtuigen of oudgedienden van de 15de Wing hebben misschien reeds een DC-3 opgemerkt die, in luchtmachtkleuren geschilderd en met als identificatie OT-CWG, België overvliegt ter gelegenheid van een verbindings- of demonstratievlucht (Malle, Oostende, Brustem, Zaventem).

Dit toestel was zeer bekend wegens zijn VVIP vluchten, waarvoor het trouwens speciaal uitgerust was.

Het gaat hier duidelijk NIET om de "ECHTE" OT-CWG, die nog steeds in het Luchtvaartmuseum ten toon gesteld wordt, maar om een DC-3 die gekocht werd in MALI, en door de Maintenance van de 15de Wing vliegklaar werd gemaakt.

Hierover meer in ons volgend nummer

## L'"OT-CWG" REVOLE ??

Les passionnés d'avions légendaires ou anciens du 15ième Wing auront peut-être aperçu, survolant la Belgique, lors d'un vol de convoyage ou de démonstration (Malle, Oostende, Brustem, Zaventem) un DC-3 aux couleurs de la Force Aérienne, plus précisément le K-16, "OT-CWG"; il était particulièrement réputé pour ses vols VVIP, pour lesquels il avait été spécialement aménagé.

Celui-ci N'est PAS le "VRAI", qui, lui, est exposé au Musée de l'Air à Bruxelles, mais un DC-3 racheté au MALI et remis en état par la maintenance du 15ième Wing. Nous vous en dirons davantage dans un prochain numéro.



*22 juni 1996 OT-CWG in Malle  
22 juin 1996 OT-CWG à Malle*



## DE SCHOOL VOOR VLIEGTUIGNAVIGATIE ... IN 1953

De jongste oorlog heeft de grenzen van het luchtruim uitgebreid. Onze DC-3, DC-4 en C-119 leggen in één trek de afstand af van Melsbroek naar Rome, Algiers of Stockholm. Om dergelijke reizen te ondernemen is het niet meer nodig een stroom of een spoorweg te volgen. De rechte lijn dringt zich op. En aangezien de vlucht dikwijls boven de wolken geschiedt, is er geen sprake meer van op zicht te vliegen met behulp van merkpunten op de grond.

Het is dan dat de transportnavigator ingrijpt. Terwijl de piloot zijn talrijke wijzerplaten gadeslaat, en zijn hefbomen, knoppen en schakelaars manipuleert, berekent de navigator, over zijn tafeltje gebogen, de sterkte en de richting van de wind, de "grondsnelheid" van het vliegtuig, de te volgen koers en het uur van aankomst ter bestemming. Hij is ten slotte het brein van het vliegtuig. De door hem gebruikte instrumenten en werktuigen zijn het kompas, de sextant, de afwijkingmeter, de snelheidsmeter, de chronometer, de kaarten, linialen, potloden en gommen. Er bestaan er nog andere die gebruikt worden op een ander werkterrein: de nachtjacht.

Gedurende de jongste oorlog vermeldden de legerberichten de verrichtingen van de jagers die zowel 's nachts als overdag de bommenwerpers bij hun lange afstandsvluchten begeleidden. De weerklank van hun heldendaden tartten de verbeelding. Gevechten in nachtelijke duisternis? Hoe kon de "Mosquito" zijn tegenstrever onderscheppen en hem neerschieten? Heel eenvoudig omdat in de enge kajuit van de jager, nevens de piloot, de navigator opereerde die voortdurend zijn radarscherm gadesloeg.

Een verbazende techniek gebruikend, onderschepte hij het vijandelijk toestel, stuurde de "Mosquito" erop af, die er zijn prooi van maakte, en bracht daarna zijn overwinnend toestel terug naar de basis.

Jongelingen die u door het eindeloos luchtruim voelt aangetrokken, gevoelig zijt voor de aantrekkelijkheid der verre landen, doet uw aanvraag om te worden opgenomen in de School voor Vliegtuignavigatie. Een zekere algemene ontwikkeling, een weinig aanleg voor wis- en natuurkunde, wat goede wil en het ter harte nemen van het vak, zullen u in de mogelijkheid stellen de "vleugel" van navigator fier op uw borst te dragen.

De Navigatieschool is te Melsbroek gevestigd. De cursussen worden er in beide landstalen gegeven. Het onderricht omvat vier graden. Vanaf de tweede, geschiedt het onderwijs aan boord van een vliegend toestel. De moeilijkheden nemen geleidelijk toe. Ze vermeerderen naarmate de leerling met zijn instrumenten vertrouwd geraakt. De inwijding in het vak die met het eenvoudig kaartlezen begon, eindigt met astronomische navigatieoefeningen, wetenschap die, zonder enige hulp van buiten en zonder de grond te zien, toelaat de plaats van het vliegtuig te bepalen, door een-

## L'ECOLE DE NAVIGATION AERIENNE ... EN 1953

La dernière guerre a fait reculer les frontières de l'espace aérien; nos DC-3, DC-4 et C-119 franchissent d'un coup la distance qui sépare Melsbroek de Rome, d'Alger ou de Stockholm. Pour entreprendre de tels voyages, il n'est plus nécessaire de suivre un cours d'eau ou un chemin de fer. La ligne droite s'impose.

Le vol se déroulant souvent au-dessus des nuages, plus question de voler à vue à l'aide de points marquants au sol. C'est alors qu'intervient le navigateur de transport. Tandis que le pilote surveille ses instruments et manipule manettes et interrupteurs, le navigateur, penché sur sa table de travail, calcule la force et la direction du vent, de même que la "vitesse-sol" de l'avion, le cap à suivre et l'heure d'arrivée à destination. Il est en somme le cerveau de l'avion. Ses instruments de travail sont le compas, le sextant, le dérivomètre, le tachymètre, le chronomètre, les cartes, les lattes, crayons et gommés. Un autre domaine d'exercice du navigateur est la chasse de nuit.

Au cours du dernier conflit, les messages militaires renseignaient les activités des chasseurs qui, de nuit comme de jour, escortaient les bombardiers durant leurs longues missions. L'écho de leurs faits héroïques a défié l'imagination.

Des combats dans l'obscurité de la nuit? Comment un Mosquito pouvait-il intercepter un ennemi et l'abattre? Tout simplement parce que, dans l'habitacle étroit du chasseur, le navigateur scrutait sans relâche son écran radar. Utilisant une technique étonnante, il interceptait l'appareil hostile, guidant le Mosquito vers sa proie et ramenant ensuite son avion victorieux vers sa base.

Jeunes gens, si vous vous sentez attirés par les espaces infinis, et si vous êtes sensibles à l'attrait des pays lointains, faites votre demande d'engagement à l'Ecole de Navigation Aérienne. De la culture générale, une certaine disposition pour les mathématiques et la physique, un peu de bonne volonté et de motivation pour le métier, vous donneront la possibilité de porter avec fierté l'aile de navigateur sur votre poitrine.

L'Ecole de Navigation est située à Melsbroek, et les cours sont donnés dans les deux langues nationales. L'enseignement comprend quatre niveaux; à partir du deuxième, l'instruction s'effectue à bord d'un avion en vol. Les difficultés s'accroissent progressivement et augmentent au fur et à mesure que l'élève se familiarise avec les instruments. Débutant avec la simple lecture de carte, il termine avec des exercices d'astronavigation; celle-ci permet de déterminer la position de l'avion par la simple observation du soleil, de la lune et d'autres planètes et étoiles. Et cela sans aucune aide de l'extérieur et sans voir le sol. Cette méthode est basée sur des calculs qui angoissent uniquement les novices; avec un peu de





voudig de zon, de maan, een planeet of de sterren gade te slaan. Deze methode vergt berekeningen, die slechts de beginneling doen afschrikken. Met wat praktijk zullen zij na korte tijd geen enkele moeilijkheid meer opleveren.

De oefenvluchten, welke 3 tot 5 uren duren, worden op transporttoestellen DC-3 en C-119 uitgevoerd. Elke oefening wordt ontleed, gequoteerd en gecommantarieerd door de instructeur die de fouten en vergissingen vaststelt, de oorzaak ervan en de middelen om er aan te verhelpen uitlegt, aldus de leerling in de mogelijkheid stellende voortdurend zijn werk te verbeteren.

Eens in 't bezit van zijn brevet, wordt hij volgens zijn voorkeur of geschiktheid bij het transport of de jacht ingedeeld. Zijn toekomst is voortaan verzekerd. Hij kan aanspraak maken op dezelfde voordelen als zijn kameraad piloot, officier worden indien hij het reeds niet is en deelnemen aan de bevordering van het varend personeel. Indien hij, op het einde van zijn verbintenis, de luchtmacht wenst te verlaten, zal zijn brevet en de opgedane ervaring hem een winstgevende positie in een burgerlijke maatschappij voor luchttransport verzekeren.

Net als deze van de piloot, is de loopbaan van navigator één der mooiste. Ze beantwoordt uitstekend aan de verzuchtingen onzer jeugd.

(Dit artikel werd overgenomen uit de brochure "LUCHTMACHT 1953", uitgegeven door M.L.V. / Algemene Staf Luchtmacht / Hogere Directie voor Onderricht en Training. Het werd geschreven door LtKol VI DE VUYST, Bevelhebber van de Navigatie School).

(De brochure maakt deel uit van de collectie van J. WELLEKENS)

pratique, elle ne présentera bientôt plus aucune difficulté. Les vols d'entraînement, d'une durée de trois à cinq heures, sont effectués à bord d'avions de transport DC-3 et C-119. Chaque exercice est analysé, coté et commenté par l'instructeur qui constate les fautes et les erreurs et en explique les raisons et les moyens de les éviter. Ceci permet à l'élève de se perfectionner de façon continue.

Dès qu'il est en possession de son brevet, il sera dirigé vers le transport ou la chasse, selon son choix ou son aptitude; à partir de ce moment, son avenir est assuré.

Il peut revendiquer les mêmes avantages que son camarade pilote, devenir officier à moins qu'il ne le soit déjà, et participer à l'avancement du personnel navigant. Si, à l'expiration de son contrat, il souhaite quitter la Force Aérienne, son brevet et l'expérience acquise seront de précieux atouts pour se faire engager dans une compagnie civile de transport aérien.

Comme celle du pilote, la carrière de navigateur est parmi les plus belles. Elle correspond parfaitement aux aspirations de notre jeunesse.

(Cet article a été traduit de la brochure "LUCHTMACHT 1953", publiée par M.D.N. / Etat-Major FAé / Direction Supérieure Enseignement et Entraînement.

Il fut écrit par le LtCol Avi DE VUYST, Commandant de L'Ecole de Navigation.)

(La brochure appartient à la collection de J. WELLEKENS)



## BIJDRAGE 1997

Wij hopen volgend jaar nog steeds op uw lidmaatschap te mogen rekenen, en nodigen u uit uw bijdrage voor 1997 te storten met het hierbij gevoegde overschrijvingsbulletin. Met dank voor uw gewaardeerde steun.

## DE 15de WING IN ROUW

Op 15 juli laatstleden verloor een C-103H bemanning het leven in een ongeval dat tevens de dood veroorzaakte van dertig andere personen.

Het onderzoek wees uit dat Peter GIELEN, Dimitri VANDEREYKEN, Guy VERDONCKT en Horst VOMBERG, tot het uiterste hun opdracht hebben volbracht, en hun leven hebben geofferd om te trachten hun passagiers te redden.

Wij bewonderen hun houding, die gerust als heldhaftig mag bestempeld worden, en delen in de smart van hun familieleden en vrienden.

## BEZOEKEN AAN DAKOTA

Wij herinneren er aan dat het Centrum open staat voor bezoek elke woensdag namiddag van 13.00 U tot 18.00 U. Zij die de ploeg "RESTORE BOXCAR" aan het werk willen zien, kunnen dat elke maandag tussen 10.00 U en 12.00 U, of tussen 14.30 U en 16.00 U.

## GEZOCHT

...Documenten, foto's, films, persuittreksels,... betreffende alle activiteiten van de 15de Wing, vanaf 1946.

Indien u deze niet graag wegschenkt (waarvoor wij alle begrip kunnen opbrengen) wil u ze ons misschien wel een tiental dagen toevertrouwen, opdat wij er getrouwe reproducties van zouden kunnen maken.

Indien u ons materiaal wil schenken of lenen, zullen wij dit met veel plezier in ons Centrum tentoonstellen.

Weet dat het grootste gedeelte van ons patrimonium op deze manier samengesteld werd.

Dank bij voorbaat.

## COTISATION 1997

Dans l'espoir de pouvoir compter sur votre fidélité de membre, nous vous encourageons à renouveler votre cotisation pour 1997 par virement ci-joint.

Merci de votre aide précieuse.

## LE 15ième WING EN DEUIL

Le 15 juillet dernier, un équipage de C-130H perdait la vie dans un accident qui entraîna également la mort de trente autres personnes.

L'enquête a révélé l'attitude, que l'on peut qualifier d'héroïque, de Peter GIELEN, Dimitri VANDEREYKEN, Guy VERDONCKT et Horst VOMBERG, qui ont accompli leur mission jusqu'au bout, sacrifiant leur vie pour tenter de sauver leurs passagers.

Rendons-leur hommage, nous associant également à la douleur de leurs familles et amis.

## VISITES AU DAKOTA

Rappelons que les portes du Centre sont ouvertes chaque mercredi de 13.00 H à 18.00 H.

Ceux qui désirent voir à l'oeuvre l'équipe "RESTORE BOXCAR" ont la possibilité de le faire chaque lundi de 10.00 H à 12.00 H, et de 14.30 H à 16.00 H.

## NOUS RECHERCHONS

...Documents, photos, films, coupures de presse,... concernant toutes les activités du 15ième Wing depuis 1946.

Si vous ne désirez pas en faire don, ce que nous comprenons, confiez-les nous pour une dizaine de jours, afin que nous puissions en faire des reproductions fidèles. Quant au matériel que vous seriez disposés à nous confier, par donation ou en prêt, nous serions heureux de pouvoir l'exposer en notre Centre.

Sachez que la majeure partie de notre patrimoine est constituée de cette manière.

Merci.



## CARRIERE van een "OLD TIMER" vóór de 15de Wing

Bijna één jaar geleden vertrouwde reserve Luitenant Kolonel Charles BOCQUET ons zijn voornaamste herinneringen toe over het begin van zijn luchtvaartcarrière, tot wanneer hij deel uitmaakte van de eerste kern van de 15de Wing, waarvoor onze welgemeende dank.

Eind augustus 1938 was C. BOCQUET dienstplichtige in EVERE, met de bedoeling nadien "bij te tekenen". Bijna een jaar later, tijdens de zomer van 1939, kreeg hij zijn brevet als radio-observator bij de 1/1/1 LuM van de Militaire Luchtvaart in GOETSENHOVEN, en wel op FAIRY FOX.. Op 1 januari 1940 krijgt hij, in de EVS (Elementaire Vlieg School) te GOSELIES, opleiding op AVRO 504.

Op 10 mei 1940, bij de Duitse invasie in België, telt C. BOCQUET, sedert zijn overgang naar de EPA (Ecole de Pilotage Avancé) in GOETSENHOVEN, een vijftiental vliegers op FAIRY FOX. Die dag was er alarm geblazen om 1 uur 's morgens, en de vliegtuigen konden ontplooid worden op de verspreidingsvliegvelden vóór de eerste aanvalen van de LUFTWAFFE. Een leerling piloot, BARBANSON, overleed toen de luchtverplaatsing van een bom hem tegen een omheining wierp.

Diezelfde dag vertrokken een twintigtal leerlingen per trein naar het vliegveldje van STEENE (OOSTENDE). Dit was het begin van een lange omzwerving, die een groot aantal vliegeniers maakten bij het begin van deze "drôle de guerre". Per trein, boot en tram belandde deze groep uiteindelijk in OUJDA (MAROKKO), na haltes in CARPIQUET (TOURS), MARSEILLE en ORAN. In OUJDA waren er alleen Belgen van de militaire luchtvaart, die gehuisvest werden in nieuw gebouwde barakken. Hun bagage konden zij snel en intact bemachtigen, maar niet hun vliegtuigen...

Eind juni 1940, na de Franse capitulatie, en onzeker over de toekomst, wordt een achtdaagse vacantiereis naar CASABLANCA "georganiseerd". Van in het begin wilde deze groep dit verblijf verlengen. Het vertrek was een initiatief van CAJOT, een oudgediende van "14-18", die kon rekenen op de medewerking van Generaal TAPROGE (detachementscommandant te OUJDA), die zelfs een "voorschot op wedde" verleende aan de "groep Cajot". Van deze groep maakte ondermeer Franz BURNIAUX (toekomstig Stafchef van de Luchtmacht) en zelfs burgers deel uit, allemaal zinnens de strijd in de luchtvaart verder te zetten. Ze verlieten CASABLANCA aan boord van het engels schip "David LIVINGSTONE" (laatste vaartuig dat uit CASABLANCA weg voer), richting GIBRALTAR. Deze "kruistocht" eindigde in ENGELAND, waar C. BOCQUET, op 4 augustus, aan wal stapte in GREENOCK (GLASGOW).

Een paar dagen later kregen onze vliegeniers en de andere Belgen, in een hotel in TENBY (WALES) het bezoek van Kapitein DE SOOMER, toenmalig adjunct van de

## ITINERAIRE d'un "OLD TIMER" ... avant le 15ième Wing

Il y a près d'un an, Charles BOCQUET, Lieutenant Colonel e.r., nous confiait avec bienveillance l'essentiel de ses souvenirs à propos des débuts de sa carrière aéronautique jusqu'au moment où il fit partie du premier noyau du 15ième Wing; qu'il en soit remercié.

Fin août 1938, C. BOCQUET est sous les armes à EVERE comme milicien, avec la ferme intention de s'"engager" par la suite. Et près d'un an plus tard, durant l'été 1939, il est breveté observateur-radio à la 1/1/1 Aé de l'Aéronautique Militaire à GOETSENHOVEN, sur FAIRY FOX.

Le 1 janvier 1940, il se retrouve à l'EPE (école de pilotage élémentaire), installée à GOSELIES, où il suit un écolage sur AVRO 504.

Le 10 mai 1940, jour de l'invasion allemande de la BELGIQUE, C. BOCQUET totalisait une quinzaine d'heures de vol sur Fairy Fox depuis son passage à l'EPA (école de pilotage avancé) de Goetsenhoven; ce jour là, l'alerte avait été déclenchée vers 1h du matin, et les avions avaient pu être déployés sur les aérodromes de dispersion avant les premières attaques de la Luftwaffe. Un élève-pilote, BARBANSON, fut tué, alors qu'il avait été projeté sur une clôture par le souffle d'une bombe.

Le même jour, le départ en train d'une vingtaine d'élèves vers le petit aérodrome de STEENE (OOSTENDE) fut le début d'un long périple que suivit un grand nombre d'aviateurs au début de cette "drôle de guerre".

Et c'est en train, bateau et tram que ce groupe se retrouva plus tard à OUJDA (MAROC), après avoir fait halte à CARPIQUET (TOURS), MARSEILLE et ORAN. A OUJDA, il n'y avait que des Belges de l'aviation militaire qui, logés dans des baraquements nouvellement construits, furent rejoints par leurs bagages intacts, ... mais pas d'avions.

Fin juin 1940, suite à la capitulation de la FRANCE et dans l'incertitude de l'avenir, est "organisé" le voyage vers CASABLANCA pour un congé de huit jours,... dont la prolongation entrainait bien dans les intentions de ce groupe. Ce départ avait été l'initiative de CAJOT, un ancien de "14-18", avec la complicité du Général TAPROGE, commandant du détachement à OUJDA; il accordait même au "groupe CAJOT" une avance sur leur traitement. On retrouve parmi eux Franz BURNIAUX, futur Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne, ainsi que des civils, décidés à poursuivre le combat au sein de l'aviation.

Pour rejoindre GIBRALTAR, ils voyageront à bord d'un navire anglais, le "David LIVINGSTONE", dernier à quitter CASABLANCA. La "croisière" se poursuit jusqu'en Angleterre, où C. BOCQUET débarque le 4 août à GREENOCK (GLASGOW).

Quelques jours plus tard, dans un hôtel à TENBY (pays de Galles), les aviateurs et autres Belges reçoivent la visite



Belgische Militaire Attaché in LONDEN. Hij werd op de hoogte gesteld van hun bedoelingen, met als resultaat dat zij geïntegreerd werden in de "Royal Air Force". En zo vliegt Charles, in september, op MILES MAGISTER in de "Elementary Flying School" te ODIHAM (REDING) in de schoot van de "French and Belgian Training School". De onderrichters zijn van dezelfde nationaliteit.

Eind maart 1941 gaat de helft van de groep over naar de "SFTS" (Service Flying Training School) in SHAWBURY, voor training op AIRSPEED OXFORD. Hier vinden wij eveneens Luc JAVEAU (later gedood in BIRMA), DESFONTAINES, PIEN, TEDESCO (allen neergeschoten boven de Middellandse Zee) en DELCOURT terug. Daar beginnen de teleurstellingen van Charles BOCQUET; inderdaad, kort voor het einde van zijn opleiding krijgt hij, in volle vlucht, een crisis van appendicitis. Hij wordt onmiddellijk geopereerd, en "krijgt" drie weken herstelverlof, waarna hij opnieuw naar SHAWBURY komt, waar hij, in november 1941, gebreveteerd wordt als piloot op tweemotorig vliegtuig. Hij weet nog steeds niet waarom hij nadien een conversie cursus op MILES MASTER (één motor) moet volgen in HULLAVINGTON ("Eaton Square logika").

In januari 1942 wordt Charles overgeplaatst naar de verkenningsschool in SQUIRE'S GATE (BLACKPOOL), waar hij, op AVRO BOTHA, het brevet van navigator krijgt, voorwaarde om over te kunnen gaan naar het COASTAL COMMAND.

Het (dit keer logisch) gevolg brengt hem in de OTU (Operational Training Unit) te CATFOSS (nabij HILL), waar hij een conversie cursus op BLENHEIM en BEAUFIGHTER volgt.

Begin mei 1942 wordt hij, in WATTISHAM, ingelijfd bij het 236 SQN R.A.F. van Coastal Command. Zijn eerste operationele zendingen (in Beaufighter) omvatten verkenningsvluchten boven zee, met eventuele aanval van objectieven, en begeleiden van konvoien. Nu en dan worden de piloten "afgedeeld" in SUMBURGH (SCHOTLAND) voor "speciale zendingen" naar NOORWEGEN. In augustus 1942 wordt het 236 SQN (geheel of gedeeltelijk ?) ontplooid naar AFRIKA. Charles maakt de overtocht per schip, en komt na drie weken toe in TAKORADI (GOUDKUST - nu GHANA).

Zijn eerste vlucht is een "air-test", en zijn tweede vlucht moet hem, na een landing in KANO (NIGERIA) met technische stop in IKEJA (nabij LAGOS), naar ALEXANDRIE (EGYPTE) voeren.

Op 26 augustus stijgt aldus een zending van vijf vliegtuigen (1 BOSTON, 1 SPITFIRE en 3 BEAUFIGHTERS) op vanuit TAKORADI. Zoals voorzien maken zij een eerste bevoorradingsstop in IKEJA, maar meteo omstandigheden verplichten hen uit te wijken naar KADUNA, in plaats van in KANO (voorzien stop) te landen.

's Anderendaags, 15 mijlen na het opstijgen uit KADUNA, heeft het vliegtuig van C. BOCQUET zware motorschade, wat hem verplicht een noodlanding uit te voeren in de "matiti". Hij herinnert zich nog wel het hels geluid van de

du Capitaine DE SOOMER, alors adjoint à l'attaché militaire belge à LONDRES, à qui ils font part de leurs intentions.

Ceci aboutira à leur intégration dans la Royal Air Force; et au mois de septembre, Charles se retrouve à l'"Elementary Flying Training School" à ODIHAM (REDING), au sein de la "French and Belgian Training School", sur avion Miles Magister. Les instructeurs sont de la même nationalité.

Fin mars 1941, la moitié du groupe passe au SFTS (Service Flying Training School) à SHAWBURY, pour y suivre un entraînement sur Airspeed Oxford; on y retrouve aussi Luc JAVEAU (tué plus tard en BIRMANIE), DESFONTAINES, PIEN, TEDESCO (abattus en méditerranée) et DELCOURT.

C'est là que commenceront les déboires de C. BOCQUET; en effet, peu avant de terminer son entraînement, il est victime, en vol, d'une crise d'appendicite. Opéré le même jour, il a "droit" à trois semaines d'inactivité, à l'issue desquelles, il rejoint à nouveau SHAWBURY et y obtient son brevet de pilote bimoteur en novembre 1941. Il ne s'expliquera pas pourquoi ensuite il suivra un cours de conversion sur monomoteur Miles Master à HULLAVINGTON ("logique Eaton Square").

En janvier 1942, Charles est "muté" à l'école de reconnaissance générale à SQUIRE'S GATE (BLACKPOOL), où il obtient sur Avro Botha son brevet de navigateur, requis pour passer au Coastal Command.

La suite logique (cette fois) le conduit alors à l'OTU (Operational Training Unit) à CATFOSS (près de HILL), où il effectue une conversion sur Blenheim et Beaufighter.

Intégré au 236 SQN R.A.F. du Coastal Command à WATTISHAM début mai 1942, ses premières missions opérationnelles (en Beaufighter) consistent en reconnaissance maritime avec attaque éventuelle d'objectifs, ainsi qu'en escorte de convois. A quelques occasions, les pilotes sont "détachés" à SUMBURGH (Ecosse) pour des missions "spéciales" vers la Norvège.

En août 1942, le 236 SQN (ou une partie seulement?) est déployé en Afrique; Charles fera le voyage en bateau, et arrivera à TAKORADI (Côte de l'Or, actuel GHANA) au bout de trois semaines.

Son premier vol est un air-test, et le deuxième vol prévoit un atterrissage à KANO (Nigéria), avec escale à IKEJA (près de LAGOS), la destination finale étant ALEXANDRIE (EGYPTE).

C'est donc le 26 août 1942 qu'une mission composée de cinq avions (1 Boston, 1 Spitfire et 3 Beaufighter) décolle de TAKORADI. A IKEJA, comme prévu, ils effectuent une première escale de ravitaillement, et sont ensuite "déroutés" de KANO (prochaine escale) pour raisons météorologiques, se retrouvant alors à KADUNA.

Le lendemain, après le décollage de KADUNA, à environ 15 milles nautiques de la base, le Beaufighter piloté par C. BOCQUET subit une grave avarie de moteur qui contraint Charles à se "crasher" dans les "matitis"; il se souvient du vacarme produit par le frottement du fuselage dans les arbres, mais ne garde aucun souvenir du crash proprement dit.





romp die tegen de bommen schuurt, maar niets van de eigenlijke "crash". Dit is begrijpelijk, want hij heeft het bewustzijn verloren. Hij komt slechts bij wanneer zijn Schotse waarnemer, Robert PEARSON "GEORGE", zich over hem buigt en de olie en de modder afveegt die hem bedekt. Dit gebeurt op meer dan 100 m van het wrak, waaruit hij waarschijnlijk geslingerd werd bij de impact!

Zijn kleren en schoenen werden afgerukt en hij heeft talrijke brandwonden en breuken. Inlanders, die ter hulp gesneld zijn, bouwen een nood-draagberrie uit takken, en dragen hem zo, op hun schouders naar een spoorwegstation, waar zij na een lange mars aankomen. Daar stopt één goederentrein, en wel uitsluitend elke donderdag. Gelukkig was 28 augustus een donderdag... Charles krijgt de eerste zorgen in een Engels "Casualty Clearing Centre" te ZARIA, en 's anderendaags wordt hij overgebracht naar KADUNA. Daar blijft hij gedurende meer dan zes maand gehospitaliseerd, en ondergaat hij meerdere ingrepen. Nadien brengen trein, vliegtuig en schip hem terug naar ENGELAND, waar hij, in oktober 1943 uiteindelijk ontslagen wordt uit het hospitaal van LIVERPOOL.

Hij wordt opnieuw getraind op OXFORD in R.A.F. CAISTOR (nabij GREENSBY), en volgt de cursus "Blind Approach Course" (nadering zonder zicht) in R.A.F. CRANWELL. Een weinig later, in januari 1944, is hij in de "Advanced Flying Unit" in R.A.F. GRANTHAN.

Na nog een paar maanden in de Canadese OTU (Operational Training Unit) op MOSQUITO in RCAF GREENWOOD, keert Charles, in juli 1944 terug naar Engeland, waar hij zijn MOSQUITO conversie verder zet, met de nadruk op nachtoperaties.

En eindelijk, in november 1944, maakt C. BOCQUET deel uit van het 174 Sqn in R.A.F. CHURCH FENTON. Hij vliegt er voornamelijk nachtpatrouilles "tegen" de V-1, wat hij weinig rendabel en eentonig vindt (meer dan drie uur vlucht langs een meridiaan "up-and-down" tussen 8.000 en 10.000 voet (3.000 meter). Gelukkig zijn er ook nog de "speciale" zendingen, op zeer lage hoogte en zonder verlichting, gedurende 3u tot 3u30...

Eind maart 1945 keert Charles terug naar het bevrijde BELGIE, en wordt hij toegewezen aan het "Belgian Inspectorate General", in dienst van Kolonel LEBOUTTE, die de eerste Stafchef van de Luchtmacht zal worden. In de SEIA (Service d'Etude et d'Inspection d'Aérodromes) moet hij voornamelijk de Belgische vliegvelden "bezoeken" met het oog op hun herstelling en weder in gebruik neming. Deze taak kan hem weinig geestdriftig maken, en hij stelt zich kandidaat voor een "transport conversie". In juni 1945 is hij terug in Engeland, in het 525 SQN te R.A.F. MEMBURY. Dit smaldeel is (zoals het 185 SQN), voornamelijk samengesteld uit Belgen, die de kern van de toekomstige Belgische Transport Wing zullen uitmaken.

Hij voert menig opdracht uit, voornamelijk naar DUITSLAND ... en EVERE.

In oktober 1946 vervoegt C. BOCQUET uiteindelijk EVERE, samen met andere Belgische piloten en mecaniciens. Oorspronkelijk zijn er zo een goed tiental piloten, die vliegen op DC-3 van de R.A.F..

Pour la bonne raison qu'il a perdu connaissance, et ne reprend conscience que lorsque son observateur Ecossais, Robert PEARSON "GEORGE", est penché sur lui, en train de le débarrasser de la boue et de l'huile dont il est recouvert. Et cela à plus de 100 mètres de l'épave, dont il a sans doute été projeté lors de l'impact!

Ses vêtements et chaussures ont été arrachés, il souffre de brûlures et de multiples fractures. Des indigènes, venus à la rescousse, confectionnent un brancard de fortune à l'aide de branches, et au bout d'une longue marche, le transportant sur leurs épaules, ils atteignent une station de chemin de fer où un train de marchandises ne s'arrête que le jeudi,... le 28 août en était un, heureusement. Arrivé à ZARIA, les premiers soins sont prodigués à Charles dans un "Casualty Clearing Centre" anglais. Transporté le lendemain à KADUNA, il reste hospitalisé pendant plus de six mois et est soumis à de multiples interventions; il est ensuite transféré en Angleterre (en train, avion, bateau), où il peut enfin quitter l'hôpital à LIVERPOOL en octobre 1943.

Il suit alors un réentrainement en Oxford à RAF CAISTOR (près de GREENSBY), suivi d'un "Blind Approach Course" (Approche sans visibilité) à RAF CRANWELL, pour se retrouver quelque temps plus tard à l'"Advanced Flying Unit" à RAF GRANTHAN en janvier 1944.

Quelques mois au Canada à l'OTU (Operational Training Unit) Mosquito à RCAF GREENWOOD précèdent le retour de Charles en Angleterre en juillet 1944, où il poursuit sa conversion Mosquito, à RAF HIGHERCALL, l'accent y étant mis sur les opérations de nuit.

Enfin, en novembre 1944, C. BOCQUET fait partie du 174 Sqn à RAF CHURCH FENTON; ses principales missions consistent en patrouilles de nuit "contre" les V1's, missions qu'il trouve peu rentables et surtout monotones,... plus de trois heures de vol le long d'un méridien ("up and down") entre 8.000 et 10.000 pieds (3.000 mètres). Heureusement, il y a aussi des missions "spéciales", à très basse altitude, tous feux éteints, d'une durée de 3 à 3h30...

Fin mars 1945, Charles rejoint la Belgique libérée et est affecté au "Belgian Inspectorate General" au service du Colonel LEBOUTTE qui deviendra le premier Chef d'Etat-Major de la Force Aérienne. Là, au sein du SEIA (Service d'Etude et d'Inspection d'Aérodromes), son travail consiste essentiellement à "visiter" les aérodromes belges dans la perspective de leur remise en état et réutilisation. Très peu enthousiasmé par cette tâche, il se porte volontaire pour une conversion au transport, et se retrouve en Angleterre, en juin 1945, où il est affecté au 525 Sqn, à RAF MEMBURY, constitué (de même que le 185 Sqn) essentiellement de Belges, qui formeront le noyau du futur Wing de transport belge.

De nombreuses missions en DC-3 le conduiront surtout en Allemagne,... et à EVERE.

En octobre 1946, Charles BOCQUET, ainsi que d'autres pilotes et mecaniciens belges, rejoignent finalement EVERE avec des avions DC-3 de la R.A.F.; au début, il y avait là une bonne dizaine de pilotes.



Dit was de 169ste Wing, samengesteld uit het 366 en 367 SQN, voorlopers van de latere 15de Wing met het 20ste en 21ste Smaldeel.  
Maar dat is een ander verhaal.

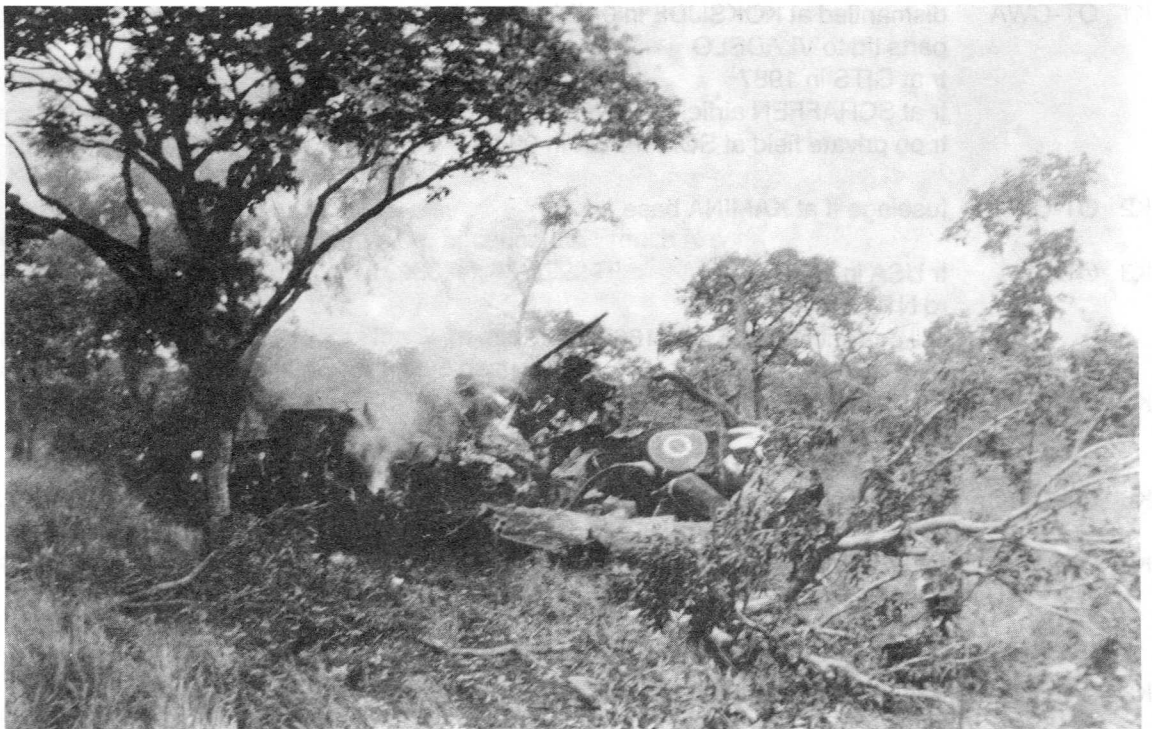
Jo HUYBENS

C'était le 169ième Wing, composé des 366 et 367 Sqn, précurseurs du 15ième Wing et des 20ième et 21ième Escadrilles.  
Mais ceci est une autre histoire...

Jo HUYBENS



*Bristol Beaufighter*



28 augustus 1942 ... Wat er overbleef van de Beaufighter van C. Bocquet.

28 aout 1942 ... Ce qui restait du Beaufighter de C. Bocquet.



## ERRARE HUMANUM EST...

Quelques erreurs se sont glissées dans le DAKOTA NEWS 2/95, à propos de l' "Historique des avions militaires belges Douglas C-47 DAKOTA", que l'auteur G. CASSIMAN a relevées, et que nous nous empressons ici de corriger.

De auteur, G. CASSIMAN heeft enkele vergissingen opgemerkt die geslopen zijn in zijn artikel "Historique des avions militaires belges Douglas C-47 DAKOTA", verschenen in DAKOTA NEWS 2/95. Hieronder de verbeteringen.

### - Texte / Tekst:

Para 10 ligne/lijn 8:

Le flight de liaison doté d'AVRO ANSON et de DE HAVILLAND DOMINIE fut créé en septembre 1944 (et PAS 1945)

De verbindingsflight, uitgerust met AVRO ANSON en DE HAVILLAND DOMINIE werd in september 1944 (en NIET 1945) opgericht.

### - Tableau / Tabel

3 dernières pages: lire Lsd (leased) au lieu de 1sd  
lire op au lieu de Op

3 laatste paginas: lezen Lsd (leased) i.p.v. 1sd  
lezen op i.p.v. Op

dernière page/abréviations/dernière ligne:  
wfu (et non wPu) - mis hors service

laatste blad/afkortingen/laatste regel:  
wfu (en niet wPu) - buiten dienst gesteld

### Compléments & rectifications par avion:

#### Bijkomende inlichtingen en verbeteringen per vliegtuig:

- K1 OT-CWA dismantled at KOKSIJDE in 04/79  
parts tfd to VLADSLO  
tr at GITS in 1987  
tr at SCHAFFEN airfield in 12/92  
tr on private field at SCHAFFEN in 09/93
- K2 OT-CWB fuselage tf at KAMINA base
- K3 OT-CNA tr USA in 1973  
rd N166E in 04/77  
still current in 09/85 as N166E
- K4 OT-CNB tr at DEURNE in 06/77 - used as "club house"  
bu in 11/76
- K5 OT-CWC tr KLM . . . .
- K7 OT-CWD ret USAF/MAAG 17/09/52  
tr AAF 25/09/52  
wfu 12/08/68 - bu
- K8 OT-CND tr at WEVELGEM 18/11/77 rd SU-AZO  
left WEVELGEM 15/02/78 rd F-ODHB  
re-registered 16/06/80 as F-BJHC  
shot down in MOZAMBIQUE 01/08/81



- K9 OT-CNE rd TY-BBQ on 23/01/84
- K10 OT-CWE tr at WEVELGEM 10/01/77  
left WEVELGEM 28/01/77 rd SU-AZM  
with NILE DELTA AIR SERVICES titles  
stored at CAIRO in 1982
- K11 OT-CWF ret USAF/MAAG 18/09/52
- K12 OT-CNF bu in 02/76
- K13 OT-CNG civil registration OO-SMC only cancelled in 01/72
- K15 OT-CNH bu at POINT A PITRE (GUADELOUPE) in 03/77
- K16 OT-CWG still present in BRUSSELS Air Museum in 1995
- K17 OT-CNJ tr GABON 01/08/67 as 48789/TR-KBC  
tr to DAHOMEY A.F. in 07/73 as 789  
tr to BENIN A.F. in 1978 as TY (or TV?)-AAF
- K18 OT-CWH (column N): lsd SABENA - rd OO-SMD
- K19 OT-CWI s/n USAAF : 44-76225  
cr 25/04/61
- K20 OT-CNJ tr CAMEROUN A.F.23/09/68 as 49608/TJ-XAL
- K22 OT-CNK rd N18263 in 06/72  
cr near KULUSUK airfield (GROENLAND) 02/07/72  
and abandoned there
- K23 OT-CNL tr MAURETANIA A.F. 01/12/64 as 48990/5T-MAE  
tr NIGER A.F. 22/01/65 as 48990/5U-MAB
- K24 OT-CNN rd N70BF 04/11/85  
circa 1986/87 modified with turboprop PT.6 engines  
rd N887AM in 02/88  
rd N146JR in 09/89  
rd 5Y-RDS circa 1995 - Turbo DC-3  
(note: these dates are NOT 100% safe, because the French Navy  
C-47 '424' is also reported as c/n 18966, ex 43-49224
- K25 OT-CWK further doubts exist on the exact identity of this a/c,  
as the RAF serial KN221 is that of an a/c destroyed  
in HONG KONG in 1945
- K27 OT-CWM rd PI-C643 23/12/64, later rd RP-C643  
ccd in 1978
- K28 OT-CNO OO-SNC ccd 15/05/75 - Ret to BAF  
tr at KOKSIJDE 18/04/75  
tr at WEVELGEM 09/03/77 as SU-AZN  
tr to ANGOLA, via BRUSSELS, in 10/77 with registration  
SU-AZN and with NILE DELTA AIR SERVICES titles  
rd D2-EPL 22/10/77 (ANGOLA)  
rd CU-T124 in 1987 (CUBA)  
still current there in 09/91





K30 OT-CNQ left MELS BROEK 18/02/66

K31 OT-CNR parts tf at WEST OUTER in 1972  
still present there in 05/91

K32 OT-CNS also reported as c/n 33323/16575 ex 44-76991, that was  
rd XV-NIK 27/07/64, and possibly later 991 of VIETNAM A.F.

K33 OT-CNT tr to AERONAVALE in 04/70 as 771  
wfu in 1983 ?

K34 OT-CNU s/n USAAF : 44-76835  
believed used for spare parts and stored at LE BOURGET

K35 OT-CWN rd TY-BBO 02/12/83  
ccd in 06/85  
registration F-GEOV reserved in 1987

K36 OT-CWO Instructional airframe at ROCHEFORT-SOUBIE (FR) in 1987

K37 OT-CWP noted wfu at ST TAHOUA Airport (NIGER) in 1980

K38 OT-CWQ tr to USA as N69AH in 05/86

K39 OT-CWR tr to ISRAELI DEFENCE FORCE 13/04/67 as 4X-FNV/035  
rd 4X-DCE 31/05/70  
ccd 31/03/77

K40 OT-CWS c/n : 33244/16496  
bu at KALMTHOUT in 1982



## Communiqué de presse BELGA du 05.10.71 (verso photo DC4 KX1) :

Voulez-vous acheter cet avion?

Si vous avez besoin d'un avion, que ce soit pour voler ou pour orner le jardin de votre résidence secondaire, vous pourrez acquérir celui-ci, un DC-4 qui assura pendant 20 ans les liaisons entre la Belgique et le Congo, au cours d'une vente qui aura lieu le 19 octobre. L'appareil appartient à la Force Aérienne Belge et peut être visité à l'aérodrome militaire de Melsbroek (Bruxelles).

Wie heeft er zin in een vliegtuig?

Indien je reeds jaren droomt van een vliegtuig in je tuin, dan is het tijd geworden om de handen uit de mouwen te steken. Dit aardige DC-4 toestel staat op het vliegveld van Melsbroek namelijk te wachten op een koper met grote tuin. Eigenaar is voorlopig nog de Belgische Luchtmacht. (n.b.: de vleugels kunnen er eventueel afgeschroefd worden.)

