



Driemaandelijks tijdschrift

Editie 1/97

Périodique trimestriel

Edition 1/97

Documentatie centrum van de 15de Wing
Centre de documentation du 15^{ième} Wing

Verantwoordelijke uitgever : J. Huybens : Editeur responsable



De DC-4's en DC-6's in de 15de WING

Vanaf 1946 verwierf de Belgische Luchtmacht de eerste tweemotorige Douglas C-47 DAKOTA, waarvan er uiteindelijk 41 waren, en waarvan sommigen toegewezen werden aan de verbindingsvluchten naar Belgisch Kongo. Langeafstandsvliegtuigen bleken noodzakelijk, en vanaf 1950 werd de 15de Wing versterkt met viermotorige toestellen van DOUGLAS.

Hieronder volgt een kort historisch overzicht van deze fase. Het is een rechtzetting betreffende hun juiste oorsprong, die soms verkeerd voorgesteld wordt.

In 1947 had SABENA een Douglas C-54 Skymaster (cargo vliegtuig), aangekocht in de Verenigde Staten. Dit vloog onder immatriculatie OO-CBS. Vanaf 26 juni 1950 werd het geïmmobiliseerd voor modificatiewerkzaamheden, voorafgaand aan de verkoop aan de Belgische Krijgsmacht. Officieel verkocht in OCT '50 werd de C-54 "KX-1" ("serial") of "OT-CWU" (radio call sign), gereceptionneerd door de LuM (Kapt. VI J. GUEFFEN) op 26 OCT '50. Het werd toegewezen aan het 21 Smd van de 15 Wing Melsbroek (herkenbaar aan de rode lijn geschilderd langs de romp), en vormde van dan af de ruggegraat van de lange-afstandsvluchten. Het bleef (zolang alle vliegtuigen van dit type die nadien kwamen) onderhouden door SABENA. Tot de nieuwe technische installaties van het vliegveld Melsbroek (op het grondgebied van ZAVENTEM) klaar waren, werden deze werken uitgevoerd in Hangar 7 (die nog steeds bestaat) van het vliegveld van HAREN (dat bijna opgedoekt was). Tussen deze twee bases voerde het vliegtuig een lokale vlucht uit, of taxiede het langs de binnenste verbindingsweg die de Duitsers hadden aangelegd gedurende de oorlog.

Op 8 december vloog de KX-1 voor het eerst van België naar Kongo in de kleuren van de Belgische Luchtmacht, en wel op het traject BRUSSEL - TRIPOLI - KANO - LEOPOLDSTAD - KAMINA, gepiloteerd door Kapt. VI. J. GUEFFEN, bijgestaan door Mr. Prosper COCQUYT (Chef-Piloot van SABENA) - dit laatste in ruil voor vrachtvervoer voor SABENA. Het vliegtuig bracht militaire passagiers en hun familie naar de kolonie. In vergelijking met de C-47 werd de overvlucht terug gebracht tot anderhalve dag. Een tweede, gelijkaardige vlucht, bereikte KAMINA op 28 Dec. De C-54 werd dan gevlogen door Kapt. VI. GUEFFEN en KAIZIN, bijgestaan door Boordcommandant VANACKERE van de SABENA.

Op 27 JAN '51 landde de KX-1 in Melsbroek, terugkomend van een speciale vlucht BRUSSEL - SINGAPOUR. De bemanning bestond uit Kapt. VI. GUEFFEN (1e Piloot), Kapt. VI. KAIZIN (2de Piloot), Sgt MOREAU en VAN NIEUWENHUIZE (Boordmechaniekers), Lt. BODART (Boordradio) en Maj. RULMONT (Navigator). Zij vervoerden materiaal voor de "KAMINA", die Belgische militaire vrijwilligers naar KOREA vervoerde. Het is interessant om weten dat Kapt. VI GUEFFEN, op de KX-1, 97,35 vlieguren totaliseerde in DEC '50, en 91 in JAN '51.

Een tweede toestel van het type DC-4 (burgerversie van de C-54) werd bij de Scandinafse compagnie S.A.S. aange-

LES DC-4's ET DC-6's AU 15e WING

Dès 1946, l'Aviation militaire belge acquit les premiers bimoteurs Douglas C-47 Dakota.

Et la Force aérienne belge exploita un total de 41 C-47, dont certains affectés à des vols vers le Congo belge.

L'utilisation d'avions long-courriers s'avéra nécessaire, et l'année 1950 marqua le début de l'introduction de quadrimoteurs Douglas au sein du 15e Wing.

Un bref aperçu historique de ces derniers est donné ci-dessous, et constitue une mise au point quant à leurs origines exactes (souvent présentées incorrectement).

La Sabena possédait un avion cargo Douglas C-54 Skymaster, acquis en 1947 aux Etats-Unis et immatriculé OO-CBS. Il fut immobilisé à partir du 26 juin 1950, pour travaux de modification préalable à sa vente à l'armée belge. Après la vente officielle vers octobre, le C-54 immatriculé KX1 ("serial") et OT-CWU ("radio-call sign") fut réceptionné par la FAé (Cap Avi J. Gueuffen) le 26 octobre. Affecté à la 21e Escadrille du 15e Wing à Melsbroek (ligne rouge le long du fuselage), cet appareil forma dorénavant l'épine dorsale des vols à longue distance. L'avion (ainsi que ceux qui suivirent) demeura entretenu par la Sabena. Dans l'attente de l'achèvement des nouvelles installations techniques à l'aérodrome de Melsbroek (sur le territoire de Zaventem), les travaux s'effectuèrent au hangar 7 (existant toujours actuellement) de l'aérodrome bientôt désaffecté de Haren. Entre ces deux bases, l'avion effectuait le trajet en vol local (peut-être aussi par la route de liaison intérieure aménagée par les Allemands durant la guerre).

Le KX1 effectua sa première liaison Belgique - Congo, sous les couleurs de la FAé, le 8 décembre sur le trajet Bruxelles - Tripoli - Kano - Léopoldville - Kamina. Piloté par le Cap Avi J. Gueuffen, avec l'assistance de M. Prosper Cocquyt chef-pilote à la Sabena (en compensation de transport de fret pour celle-ci), l'avion transportait des passagers militaires avec leurs familles. La durée du trajet fut réduite (par rapport au C-47) à un jour et demi. Un deuxième vol similaire arriva à Kamina le 28 décembre, avec le C-54 piloté par les Cap Avi Gueuffen et Kaisin, assistés du Cdt de bord Van Ackere de la Sabena.

En date du 27 janvier 1951, le KX1 atterrit à Melsbroek au retour d'un vol spécial Bruxelles - Singapour. Avec un équipage composé des Cap Avi Gueuffen (1er pilote), Cap Avi Kaisin (2nd pilote), Sgts Moreau et Van Nieuwenhuize (mécaniciens), Lt Bodart (radio) et Maj Rulmont (navigateur), l'avion avait emmené du matériel destiné au navire "Kamina" transportant des militaires volontaires belges vers la Corée. Il est intéressant de noter que le Cap Avi J. Gueuffen accumula, sur le KX1, 97 h35 de vol en décembre 1950 et 91 h en janvier 1951.

Un deuxième appareil du type DC-4 (version civile du C-54) fut acheté auprès de la compagnie scandinave S.A.S. en 1954. Le 18 mai, après un vol local à Copenhague avec un équipage de S.A.S., l'avion fut réceptionné et amené vers



kocht in 1954. Het vliegtuig werd op 18 Mei, na een lokale vlucht in KOPENHAGEN met een S.A.S. bemanning, gereceptioneerd, en overgevlogen naar Melsbroek door de piloten MOUILLARD en PACCO. Het was reeds in de kleuren van de Luchtmacht geschilderd, met als immatriculatie KX-2 / OT-CWV. Zowel de KX-1 als de KX-2 zullen nog dikwijls vliegen, zowel naar Kongo als naar andere bestemmingen.

Een grondincident op 17 OCT '57 in Melsbroek beschadigde de KX-1 licht: het toestel stond in de hangar Strabed, toen een plas benzine vuur vatte. Gelukkig kon een tractor het vliegtuig uit de loods trekken. . .

In 1958 kwamen de eerste twee DOUGLAS DC-6A LIFTMASTER (vergrootte cargo-versie van de DC-6, die zelf afgeleid was van de DC-4/C-54) toe. Ze werden nieuw besteld bij DOUGLAS AIRCRAFT Cy te SANTA MONICA (CALIFORNIE). De KY-1 / OT-CDA kwam toe in Melsbroek op 25 Mei, gevlogen door een Amerikaanse crew met Walter BRANDFORD als boordbevelhebber. Zij bleven enkele weken in de Luchtmacht, voor de opleiding en de training van de Belgische militaire bemanningen. Dit toestel, voorzien van twee grote cargo deuren, kon tegelijkertijd passagiers en vracht vervoeren, en had een radar ingebouwd in de neus. Dit was, buiten de U.S.A., het eerste toestel van dit type in militaire luchtdienst (daar C-118A genoemd door de USAF, en R-6D door de US Navy). Het tweede toestel, KY-2 / OT-CDB, werd afgeleverd in Melsbroek op 26 JUN. Nadien werd het uitgerust als koninklijk vliegtuig (en vervangen door de KY-1 gedurende de inspectiebeurten).

Deze twee DC-6A voerden voornamelijk verbindingsvluchten uit naar de militaire basis KAMINA, naar de Verenigde Staten en Canada, maar ook meerdere V.I.P. en V.V.I.P. vluchten. De KY-1, gepiloteerd door Maj. BOCQUET, landde voor het eerst in KAMINA op 04 DEC.

Ondertussen had de C-54 KX-1 reeds op 10 JUL een eerste groep personaliteiten van Brussel naar Kamina vervoerd, die moesten deelnemen aan de festiviteiten van 11 tot 13 JUL, ter gelegenheid van de tiende verjaardag van de "Basis KAMINA".

Rond SEP begon de Luchtmacht onderhandelingen met SABENA over de eventuele aankoop van twee viermotorige DOUGLAS DC-7, maar het waren uiteindelijk hun DC-6A (in "mixed-version" DC-6C) OO-CTO en OO-CTP, die op 23 DEC verkocht werden. Nochtans bleven dezen voorlopig uitgebaat door SABENA, in het kader van hun overdracht aan het Ministerie van Landsverdediging (bekrachtigd op 6 FEB 1960), en een leningskontraat tot 01 OCT.

Op 29 JUN 1960 landde de KY-2, die in BRUSSEL opgestegen was met Koning Boudewijn aan boord, in LEOPOLDSTAD. De Koning nam er deel aan de Onafhankelijkheidsfeesten van Kongo op 30 JUN.

De onlusten die hierop volgden maakten de tussenkomst noodzakelijk, zowel van de C-47 en de C-119, als van de viermotorige toestellen van de 15e Wing. Allerlei opdrachten werden uitgevoerd gaande van transport van Para-Commandos en munitie van KAMINA naar LEOPOLDSTAD

Melsbroek par les pilotes Mouillard et Pacco, déjà peint aux couleurs de la FAé et immatriculé KX2/OT-CWV. Et les KX1 et KX2 continuèrent à assurer des liaisons avec le Congo, ainsi que d'autres missions.

Un incident au sol endommagea légèrement le KX1 le 17 octobre 1957 à Melsbroek. Lors de sa présence dans un hangar Strabed, une nappe d'essence au sol s'enflamma. Mais un tracteur remorqua l'avion vers l'extérieur.

L'année 1958 vit l'arrivée des deux premiers Douglas DC-6A Liftmaster (version cargo et agrandie du DC-6 dérivé lui-même du DC-4/C-54), commandés neufs auprès de la Douglas Aircraft Cy à Santa Monica (Californie). Le KY1/OT-CDA arriva à Melsbroek le 25 mai, convoyé par un équipage américain sous le commandement de Walter Brandford. Ces derniers restèrent quelques semaines à la FAé, pour l'instruction et l'entraînement des équipages militaires belges. Cet appareil, muni de deux grandes portes cargo, offrait une version combinée pour le transport de fret et de passagers, et se trouvait équipé d'un radar de nez. Il fut le premier de ce type à entrer en service aérien militaire hors des Etats-Unis (où il était désigné C-118A par l'USAF et R6D par l'US Navy). Le second fut livré à Melsbroek le 26 juin, immatriculé KY2/OT-CDB. Plus tard, il fut aménagé en avion royal (remplacé par le KY1 pendant ses révisions).

Ces 2 DC-6A accomplirent principalement des liaisons avec la base militaire de Kamina, ainsi qu'avec les Etats-Unis et le Canada, et plusieurs transports VIP et VVIP. Le KY1, piloté par le Maj Bocquet, atterrit pour la première fois à Kamina le 4 décembre.

A partir du 21 mai 1959, le DC-6A KY1 fut loué à la Sabena, repeint à ses couleurs et immatriculé OO-SMR au nom du Ministère de la Défense Nationale. Après avoir effectué des vols réguliers pour passagers sur les réseaux européen et intercontinental, il réalisa son dernier vol Sabena le 14 septembre. Il fut restitué à la FAé le 12 octobre et réimmatriculé KY1/OT-CDA.

Entre-temps, et en date du 10 juillet, le C-54 KX1 amena de Belgique à Kamina un premier groupe de personnalités devant participer aux festivités tenues du 11 au 13 juillet, à l'occasion du 10e anniversaire de la base de Kamina.

Vers septembre, la FAé entama des pourparlers en vue de l'achat éventuel de 2 quadrimoteurs Douglas DC-7C de la Sabena. Mais ce furent finalement ses DC-6A (en version mixte DC-6C) OO-CTO et OO-CTP qui seront vendus le 23 décembre. Cependant, ils restèrent provisoirement utilisés par la Sabena, dans le cadre de leur cession au Ministère de la Défense Nationale officialisée le 16 février 1960, et d'un contrat de prêt jusqu'au 1er octobre.

Le 29 Juin 1960, le DC-6A KY2 arriva de Bruxelles à Léopoldville, amenant le Roi Baudouin pour participer aux manifestations de l'accession du Congo belge à l'indépendance le 30 juin. Les troubles qui suivirent dans le pays suscitèrent l'intervention, en plus de C-47 et de C-119 du 15e Wing, des quadrimoteurs, pour y effectuer différentes missions, telles que : transport de para-commandos et de munitions de Kamina vers Léopoldville, rapatriement en



tot repatriëring naar België van dat gedeelte van de bevolking dat weg wilde uit Kongo. Eind-augustus waren deze zendingen gedaan, maar gelijkaardige operaties zullen, in 1962, ook plaats grijpen in RUANDA-URUNDI.

Op 30 Sep en 10 Oct 1960 nam de 15de Wing effectief bezit van de twee DC-6A van de SABENA: de KY-4 OT-CDF (ex. OO-CTP) en KY-3 OT-CDG (ex. OO-CTO) werden toegevoegd aan het 21e Smaldeel. Zoals de C-54 en de DC-4 werden ook de vier DC-6A door SABENA onderhouden.

Begin jaren '60 werd, boven de ingangdeur van de zes viermotorige toestellen, de tekst "Belgische Luchtmacht - Force Aérienne Belge" geschilderd, eerst in kleine, maar nadien in wat grotere lettertypes.

In de zestiger jaren, en ook in het begin van de jaren 70, voerden deze toestellen eveneens meerdere zendingen met humanitair karakter uit. Enkele voorbeelden: transport van dekens en tenten naar MAROKKO (1960), transport van levensmiddelen en tenten naar EGYPTE en JORDANIE (Okt '67), transport van levensmiddelen naar INDIE (Nov '67), transport van geneesmiddelen en voedsel naar NIGERIA (1968/69), transport van levensmiddelen naar INDIE ('69), transport van tenten en medische steun naar Oost-PAKISTAN (Nov '70 - Mar '71), evacuatie van Belgen uit AFGHANISTAN (Dec '71), repatriëring van slachtoffers van een ongeval in FRANKRIJK (Jun '73). De C-54 KX-1 en de DC-4 KX-2 deden, in die periode, meestal zendingen naar een aantal vliegvelden in EUROPA, voornamelijk in GROOT BRITANNIE.

In april 1962 werd er in de volgende standaardversies gevlogen:

C-54 en DC-4 : 14, 23, 33, 43, 53, 63 of 70 passagiers

DC-6A : vracht, 20, 30, 40, 55 passagiers,

telkens met een zevenkoppige bemanning en aangepaste uitrusting voor verbindingsvluchten in EUROPA of voor langeafstandsvluchten, ondermeer voor de overvlucht van de woestijn of de oceaan.

Op 27 augustus 1962 landde de DC-6A KY-4 in MELSBROEK, met Lt. Kol. BINON aan de sturen. Deze vlucht betekende het laatste militair Belgisch transport vanuit Afrika (USUMBURA), nadat de Luchtmacht 996 verbindingsvluchten had uitgevoerd, waarvan meer dan 100 op DC-6A. De 15 Wing vloog haar eerste verbindingsvlucht BELGIE - USA op 27 Dec '62, met de DC-6A KY-1. Kapt VI. R. BACCAERT piloteerde op het traject MELSBROEK - PRESTWICK (Schotland) - GOOSE BAY (Canada) - Mac GUIRE AFB. Nadien worden er regelmatig vluchten uitgevoerd naar "de States", onder meer voor het transport van militair personeel naar de opleidingscentra en vice-versa.

Op 12 januari 1964 ondernam de 15 Wing haar eerste vlucht naar het verre Oosten met de DC-6A KY-2. De opdracht bestond erin de Koning te vervoeren naar verschillende bestemmingen tijdens zijn officieel bezoek aan de Japanse archipel. Na 38 dagen, en tussenlandingen in de Filipijnen, Thailand, Hongkong en Indië, keerde de KY-2 terug naar MELSBROEK.

Belgique d'une partie de la population voulant quitter le Congo. Ces missions furent achevées fin août. Mais des opérations similaires auront encore lieu au Ruanda-Urundi en 1962.

Les 30 septembre et 10 octobre 1960, le 15e Wing prit effectivement possession des 2 DC-6A de la Sabena, respectivement le KY4/OT-CDF (ex OO-CTP) et le KY3/OT-CDF (ex OO-CTO), affectés à la 21e Escadrille. Comme pour le C-54 et le DC-4, les quatre DC-6A furent entretenus par la Sabena.

Au début des années soixante, les 6 quadrimoteurs reçurent les marques 'Belgische Luchtmacht - Force Aérienne Belge' au-dessus de la porte d'accès pour les passagers. Initialement en petites lettres, ces marques furent ultérieurement apposées en caractères plus grands.

Toujours dans le courant des années soixante, ainsi qu'au début des années septante, ces appareils effectuèrent également de multiples missions à caractère humanitaire. Citons par exemple : transport de couvertures et de tentes au Maroc (1960), transport de vivres et de tentes en Egypte et en Jordanie (octobre 1967), transport de vivres en Inde (novembre 1967), transport de vivres et médicaments au Nigeria (1968/69), transport de vivres en Inde (1969), transport de tentes et support médical au Pakistan Oriental (novembre 1970 - mars 1971), évacuation de Belges en Afghanistan (décembre 1971), rapatriement de victimes d'un accident en France (juin 1973). Durant cette période, le C-54 KX1 et le DC-4 KX2 apparurent davantage sur plusieurs aérodromes en Europe, et plus particulièrement en Grande-Bretagne.

En avril 1962, les versions standard suivantes se trouvaient appliquées :

- C-54 et DC-4 14, 23, 33, 43, 53, 63, 70 passagers

- DC-6A fret 20, 30, 40, 55 passagers,

avec un équipage de 7 membres et des équipements appropriés pour les liaisons en Europe et en long-courrier, notamment pour le survol du désert ou de l'océan.

Le 27 août 1962, arriva à Melsbroek le DC-6A KY4, piloté par le Lt Col Binon. Ce vol constituait le dernier transport militaire belge venant d'Afrique (Usumbura), après 996 liaisons effectuées par la FAé, dont plus de 100 en DC-6A. La première liaison Belgique - U.S.A. du 15e Wing fut réalisée le 17 décembre 1962 avec le DC-6A KY1, piloté par le Cap Avi R. Baccaert sur le trajet Melsbroek - Prestwick (Ecosse) - Goose Bay (Canada) - Mac Guire AFB. Par la suite, des vols seront régulièrement entrepris vers les Etats-Unis, notamment pour transporter du personnel militaire vers des centres d'entraînement et vice-versa.

Le 12 janvier 1964, le 15e Wing entreprit son premier voyage vers l'Extrême-Orient, avec le DC-6A KY2. Cette mission consistait à transporter le Roi vers diverses destinations, lors de sa visite officielle à l'archipel japonais. Le KY2 revint à Melsbroek après 38 jours et des escales aux Philippines, en Thaïlande, à Hongkong et en Inde.



DC4 KX2
DT-CWV



25 MAI 1958
ARRIVEE DU
DC6-OT-CDA
A MELSBROEK

25 MEI 1958
AANKOMST VAN
DC6-OT-CDA
TE MELSBROEK



De bemanning bestond uit:

Boordbevelhebber: Lt. Kol VI. Albert GOBIN
Co-Piloot: Kapt VI. Raymond BACCAERT
Navigator: Cdt. VI. DEYNCKENS
Boordradio: Adj. VI. R. NOESSEN
Mécanicien: Kapt VI. CL. DESTERBECQ
Steward: Adj. VAN SCHOONLANDT
Hostess: Luchtverpleegkundige I. MERTENS

De eerste vlucht van de 15 Wing naar Zuid Amerika greep plaats op 18 oktober 1965, met een DC-6A en ter gelegenheid van een officieel koninklijk bezoek. Tussenlandingen werden gemaakt in DAKAR, RECIFE, RIO DE JANEIRO, SANTIAGO DE CHILI, CONCEPTION, TENUCO, SAN CARLOS DE BARELOCHE, SALTA, BRAZILIA en SAO PAULO.

Op 20 januari 1970 bracht de DC-6A KY-2 de Koning naar INDIE, met landingen in ANKARA, NEW DELHI, CALCUTTA, BANGALORE, BOMBAY, TEHERAN en ISTAMBUL.

Het einde van de loopbaan van de zes viermotorige DOUGLAS vliegtuigen van de 15 Wing begon op 29 mei 1970, met de laatste vlucht van de C-54 KX-1. Het toestel werd op 1 januari '71 buiten dienst gesteld, en geparkeerd in MELSBROEK. Op 30 april hield Lt Kol VI. MIGLIAVACCA er een toespraak tijdens een korte plechtigheid voor het afscheid van de DC-4. Hierop vloog de bemanning, samengesteld uit Adj. Chef A. RICHARD (piloot), Cdt. VI. V. DEPAUX en Adj. C. VAN ERP, de KX-2 naar KOKSIJDE, om er gedeclasseerd en opgeslagen te worden.

Op 14 juni werden de KX-1 (die, zonder zijn motor N° 1, in MELSBROEK stond naast loods 133) en de KX-2 (in KOKSIJDE) door de Luchtmacht overgedragen aan de Administratie der Domeinen. Op 18 oktober ging de Ontvanger van Registratie en Domeinen (in het RIVELA hotel te KOKSIJDE) over tot de openbare verkoop per opbod (na inschrijving), van de KX-2, samen met een aantal vliegtuigen SV-4B en allerhande wisselstukken. De DC-4 werd gekocht door de firma A.J. WALTER (Aviation) Ltd. te HORLEY (SURREY - UK). De KX-1 werd op 19 oktober openbaar verkocht door de Administratie der Domeinen, op haar tweede bureau te VILVOORDE. Mr. Jos VERMEERSCH van TORHOUT kocht het vliegtuig, samen met een motor Pratt & Whitney en een "Hamilton" schroef.

Terwijl de 4 DC-6A verder hun opdrachten uitvoerden, werd 1972 nog gekenmerkt door wat er verder gebeurde met de C-54 ex-KX-1 en de DC-4 ex-KX-2:

- Op 29 februari, na een geleidelijke ontmanteling sinds december 1971, en nog steeds voorzien van zijn kentekens en Luchtmachtimmatriculatie, werden de onderdelen van de ex-KX-1 langs de baan vervoerd van MELSBROEK naar een terrein in TORHOUT, gelegen naast het café-restaurant "Chantilly", uitgebaat door Mr. VERMEERSCH. Deze was van plan de romp (die op de grond lag met de vleugels eraan), om te bouwen tot bar, maar de noodzakelijke toelatingen werden geweigerd door het lokale schepencollege.

L'équipage était composé des :

commandant de bord: Lt Col Avi Albert Gobin,
second pilote: Cap Avi Baccaert
navigateur: Cdt Avi Deynckens
radio: Adj. Avi R. Noessen
mécanicien: Cpt Avi Cl. Desterbecq
steward: Adj. Van Schoonlandt
hôtesse: Infirmière de l'air I. Mertens.

Le premier vol du 15e Wing vers l'Amérique du Sud eut lieu le 18 octobre 1965, avec un DC-6A et à l'occasion d'une visite royale officielle. L'appareil fit escale à Dakar, Recife, Rio de Janeiro, Santiago de Chili, Conception, Tenuco, San Carlos de Bareloche, Salta, Brasilia et Sao Paulo.

Le 20 janvier 1970, le DC-6A KY2 emmena le Roi en Inde. Ce vol fit escale à Ankara, New-Delhi, Calcutta, Bangalore, Bombay, Téhéran et Istanbul.

La fin de carrière des 6 quadrimoteurs Douglas au 15e Wing s'amorça le 29 mai 1970, avec le dernier vol du C-54 KX1. Il fut mis hors service le 1er janvier 1971 et immobilisé à Melsbroek. Une brève cérémonie d'adieu au DC-4 se tint à Melsbroek le 30 avril, avec une allocution du Lt Col Migliavacca. L'équipage composé des Adj. Chef A. Richard (pilote), Cdt V. Depaux et Adj. C. Van Erp convoya ensuite le KX2 vers Coxyde, pour y être déclassé et stocké. En date au 14 juin, les KX1 (stationné à Melsbroek près du hangar 133, sans son moteur n° 1) et KX2 (stationné à Coxyde) furent cédés par la FAé à l'Administration des Domaines. Le 18 octobre se tint une vente publique par soumissions combinées avec les enchères du KX2 (en même temps que des avions SV.4B et des pièces de rechange diverses), à l'hôtel Rivela de Coxyde, par le Receveur de l'Enregistrement et des Domaines. Et le DC-4 fut acheté par la firme A.J. Walter (Aviation) Ltd de Horley (Surrey, UK). Une vente publique par l'Administration des Domaines, en son 2e bureau de Vilvorde, eut lieu le 19 octobre pour le KX1. Mr. Jos Vermeersch (Torhout) l'acheta, en même temps qu'un moteur Pratt & Whitney et une hélice Hamilton.

Tandis que les 4 DC-6A poursuivaient leurs opérations, l'année 1972 fut encore marquée par des faits relatifs au C-54 ex KX1 et au DC-4 et KX2:

29 février - après démontage progressif depuis décembre 1971 à Melsbroek de l'ex KX1 (toujours muni de ses marques et immatriculation FAé), transport par route des éléments de l'appareil vers Torhout, pour l'installer sur un terrain à côté du café-restaurant "Chantilly" de M. J. Vermeersch; ce dernier avait l'intention d'aménager le fuselage (posé au sol avec les ailes à ses côtés) en bar, mais les autorisations nécessaires seront refusées par le collège échevinal local.

14 mars - immatriculation LN-TUR réservée pour l'ex KX2 (démuni de ses marques et immatriculation FAé), en vue de son acquisition par la nouvelle compagnie Norwegian



- Op 14 maart werd de immatriculatie LN-TUR gereserveerd voor de ex-KX-2, met het oog op haar eventuele overdracht aan de nieuwe compagnie "NORWEGIAN OVERSEAS AIRWAYS". Ondertussen waren hiervan reeds de Luchtmachtmarkeringen en immatriculatie verwijderd. Dit gereserveerd inschrijvingsnummer werd zelfs op het vliegtuig geschilderd in KOKSIJDE, maar spoedig weer geannuleerd.

- Op 28 maart vraagt A.J. WALTER (Aviation) Ltd. aan de Belgische Luchtvaart Administratie een tijdelijk luchtwaardigheidscertificaat aan, om de ex-KX-2 naar SOUTHEND (bij Aviation Traders Ltd.) te kunnen overvliegen. Dit werd op 29 maart toegestaan.

- Op 12 mei vliegt de ex-KX-2, onder Engelse immatriculatie G-AZSI, van KOKSIJDE naar SOUTHEND. Op 13 juni vliegt het toestel naar STANSTED, voor recuperatie van onderdelen en wisselstukken, bestemd voor de ATL.98 "CARVAIR" (conversie van een DC-4 / C-54 van British Air Ferries). Later wordt het overgedragen aan de STANSTEDT Brandweer School.

1975 betekende het begin van het einde voor de DC-6A in de 15 Wing. In maart kondigde de Luchtmacht inderdaad het geleidelijk afbouwen van hun gebruik aan, tot eind 1977 (alsook van de laatste C-47's en PEMBROKE's), en van de voorraad wisselstukken.

Volgens de planning zouden twee DC-6A uit vlucht genomen worden in december 1975, de twee overige eind '76. Al dit materiaal werd voorgesteld als ruilmiddel, terwijl firma's en geïnteresseerde personen gevraagd werden zich kenbaar te maken.

De Aankoopdienst van het Leger stelde op 22 augustus de specificatiebrief op waarin de inschrijving van ruilvoorstellen gevraagd werd voor de vier DC-6A (plus 3 C-47 en 12 PEMBROKE), voor materialen en/of prestaties betreffende de andere toestellen die nog vlogen in de Luchtmacht, of voor elk materiaal waarvoor interesse was.

Ondertussen werden er, op 1 november 1975, nieuwe "radio call signs" toegekend aan alle vliegtuigen van de 15 Wing. De DC-6A KY-1, 2, 3, 4, werden aldus omgedoopt tot BAF 61, 62, 63 en 64, maar wel met behoud van hun oude markeringen.

In februari 1956 werd effectief een aanvang genomen met de declassering van de DC-6A: KY-3 en KY-4 werden respectievelijk op 3 en 5 februari naar KOKSIJDE overgevoerd voor stockage.

De laatste lange-afstandsvlucht met een DC-6A van de Luchtmacht (KY-1 ?) verliet MELSBROEK op 1 maart, met Maj. VERHOEVEN als boordcommandant. Hij vervoerde vracht en enkele passagiers naar WASHINGTON via SHANNON en GANDER. Op 4 maart, kort na het opstijgen in WASHINGTON, met een andere lading, was er een klein incident in vlucht, en diende het toestel terug te keren. Het werd hersteld, en vertrok opnieuw op 6 maart om 's anderendaags toe te komen in MELSBROEK.

De buiten dienst stelling werd een feit nadat de KY-1 (op 16 juli) en de KY-2 (op 23 juli) naar KOKSIJDE waren overge-

Overseas Airways (cette immatriculation fut apposée sur l'avion à Coxyde), mais ceci fut rapidement annulé

28 mars - demande d'A.J. Walter (Aviation) Ltd à l'Administration de l'Aéronautique belge, pour l'émission d'un certificat de navigabilité provisoire devant permettre le convoyage de l'ex KX2 vers Southend, chez Aviation Traders Ltd (accordé le 29 mars)

12 mai - convoyage en vol de Coxyde à Southend du ex KX2 immatriculé G-AZSI en Grande-Bretagne; il sera ensuite convoyé vers Stansted le 13 juin pour récupération de pièces et éléments de rechange destinés aux ATL.98 "Carvair" (conversion du DC-4/C-54) de British Air Ferries; plus tard, il sera remis à la Stansted Fire School.

Et l'année 1975 annonça la fin de l'exploitation des DC-6A auprès du 15e Wing. En effet, la FAé annonça en mars le retrait progressif d'emploi; jusqu'à fin 1977, de ces avions (ainsi que des derniers C-47 et des Pembroke) et des pièces de rechange s'y rapportant. Le retrait des 4 DC-6A était en fait prévu pour décembre 1975 (2) et fin 1976 (2). Ce matériel fut proposé en échange, tandis que les firmes et personnes intéressées furent invitées à se faire connaître. Le Service Général des Achats des Forces Armées émit une lettre avec spécifications, datée du 22 août, invitant à la soumission d'une offre d'échange des 4 DC-6A (plus 3 C-47 et 12 Pembroke), pour des matériels et/ou prestations concernant les autres appareils volant à la FAé, ou tout matériel présentant un intérêt pour ceux-ci.

Mais en attendant, de nouveaux "radio-call signs" furent attribués le 1er novembre 1975 à tous les avions du 15e Wing, et les DC-6A KY1 - 2 - 3 - 4 reçurent respectivement les indicatifs BAF61 - 62 - 63 - 64 tout en conservant leurs marques existantes.

Le mois de février 1976 vit le début du déclassement des DC-6A, avec le convoyage vers Coxyde, pour stockage, des KY3 et KY4 successivement le 3 et le 5.

La dernière liaison long-courrier en DC-6A FAé (KY1 ?) quitta Melsbroek le 1er mars, avec un équipage sous la conduite du Maj Verhoeven. La mission consistait à transporter du fret et quelques passagers à Washington, via Shannon et Gander. Après un petit incident en vol peu après le décollage de Washington et y imposant un retour le 4 mars, l'avion repartit le 6, pour arriver à Melsbroek le lendemain, avec un autre chargement de marchandises.

Et les mises hors service s'achevèrent par le convoyage à Coxyde du KY1 le 16 juillet et du KY2 le 23 (au retour de Madrid, suite à une panne lors d'un voyage du Roi). Ainsi, tout quadrimoteur Douglas avait disparu de la flotte du 15e Wing après 26 années de présence.

Vers le mois d'août 1976, les 4 DC-6A furent repris en charge par la S.P.R.L. Ets. A. Fontaine de Bruxelles, et pour revente. Immobilisés à Coxyde (démunis de leurs marques), ils furent vendus à Secmafer/SFAIR (France)



vlogen (de laatste keerde terug vanuit MADRID, als gevolg van een panne tijdens een koninklijke vlucht).

Zo waren, na 26 jaren, alle viermotorige DOUGLAS toestellen verdwenen uit de vloot van de 15 Wing.

Rond augustus 1976 werden de vier DC-6A ingeruild voor verkoop door de Ets. FONTAINE in BRUSSEL. Zonder merktekens opgeslagen in KOKSIJDE, werden zij omstreeks januari 1977 verkocht aan SECMAFER/SFAIR (FRANKRIJK), en naar NICE overgevlogen in april '77 onder hun nieuwe, Franse inschrijvingsnummers (respectievelijk F-BYCG, -H, -I, -J voor de KY-1, -2, -3 en -4)

In het volgend nummer vindt u de fiches met de historiek van de zes behandelde viermotorige DOUGLAS toestellen (complete identificatie, oorsprong en uiteindelijk lot).

Er kan opgemerkt worden dat DC-6A KY-2 nog steeds operationeel was in USA in december 1995.

Verder is het interessant om weten dat de DOUGLAS DC-6A en DC-6B (passagiersversie) nog steeds aanzien worden als de beste transporttoestellen met vier zuigermotoren die er ooit gebouwd werden. Talrijke exemplaren worden ten andere, nog steeds wereldwijd gebruikt, waaronder twee in Engeland (die vliegen voor AIRATLANTIQUE). Men kan ze soms nog zien op een Belgisch vliegveld of tijdens een overvlucht boven de Brusselse regio.

Guy CASSIMAN Tel. 02/262.07.14)

Frans VAN HUMBEEK Tel. 02/269.96.65)

Vertaling: J. ACKERMANS

Bibliografie

- "Historiek van de 15 Wing Luchttransport", uitgegeven in 1992

- Eigen archieven van de auteurs

(Wordt vervolgd. . .)

Opmerking:

Alle geciteerde inlichtingen werden met de grootst mogelijke nauwgezetheid nagekeken, maar, vergissen is menselijk. . . ". Daarom stellen de auteurs elke verbetering, rechtzetting of bijkomende inlichting ten zeerste op prijs. Bovendien zijn zij nog steeds geïnteresseerd in foto's met betrekking tot de behandelde vliegtuigen, of zelfs van andere transporttoestellen, die in BELGIE of in KONGO uitgebraat werden.

vers janvier 1977, et convoyés vers Nice en avril sous leur nouvelle immatriculation française (respectivement F-BYCG - H - I - J pour les KY1 - 2 - 3 - 4).

Dans le prochain numéro vous retrouverez les fiches reprenant l'historique des 6 quadrimoteurs Douglas évoqués (identification complète, origine et sort ultérieur). Il faut souligner que le DC-6A ex KY2 se trouvait toujours opérationnel aux Etats-Unis en décembre 1995. Et il s'avère intéressant de relever le fait que le Douglas DC-6A/DC-6B (version passagers) demeure considéré comme le meilleur quadrimoteur de transport avec moteurs à pistons jamais construit. De nombreux exemplaires sont d'ailleurs encore en service dans le monde, dont deux en Grande-Bretagne chez Air Atlantique. Ces derniers apparaissent encore parfois sur un aéroport belge, et plus fréquemment en "fly-over" au-dessus de la région de Bruxelles .

Guy Cassiman

tél. 02/262.07.14

Frans Van Humbeek

tél. 02/269.96.65

BIBLIOGRAPHIE

"Historique du 15e Wing de transport aérien", publié en 1992.

Archives des auteurs.

(à suivre ...)

NOTES

Toutes les informations énoncées ont été vérifiées avec un maximum de rigueur, mais aucune erreur ne peut être exclue. Les auteurs accueilleront très volontiers toute rectification ou mise au point, ainsi que tout renseignement complémentaire. De plus, ils demeurent intéressés par toute photo relative aux avions évoqués, ainsi que par d'autres avions de transport exploités en Belgique et au Congo.

1971 DC6 CHARGEMENT POUR LE PAKISTAN

1971 DC6 LADING VOOR PAKISTAN





De 34e Wing 2 TACTICAL AIR FORCE

De voornaamste rol van de 34e Wing was de strategische luchtverkenning, en vervolgens het versterken van de tactische luchtverkenning. Deze opdrachten werden uitgevoerd ten voordele van de Engelse strijdkrachten in Noord-West Europa, zowel voor het Hoofd Kwartier van de 21e Leger Groep als voor de 2de Tactische Luchtmacht.

Hiervoor beschikte de 34e Wing over drie types vliegtuigen :

- De MOSQUITO van het 140e Smaldeel voor visuele verkenning bij dag, en nachtfotografie
- De WELLINGTON van het 69e Smaldeel voor nachtelijke verkenning op lage hoogte
- De SPITFIRE XI van het 16e Smaldeel voor fotografie op grote of lage hoogte.

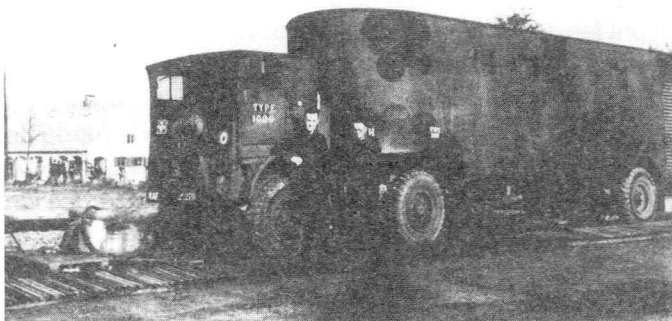
Vanaf september 1944 opereert de 34e Wing (die vanuit AMIENS -FRANKRIJK- gekomen was), vanuit MELSBROEK. In januari 1945 voert Group Captain (Kolonel) R.I.M. BOWEN D.F.C. er het bevel. Voordien had hij het 16e en het 140e Smaldeel bevolen.

Een van de voordelen van MELSBROEK was de nabijheid van het HK van 2nd TAF, dat zich in BRUSSEL bevond, wat dagelijkse ontmoetingen mogelijk maakte om over de zendingen te discussiëren, die rechtstreeks aan de Wing overgemaakt werden door het Verkennings Centrum.

In een volgend nummer zullen wij de diverse opdrachten van de 34e Wing meer in detail behandelen.

16 SQN (R.A.F.) in MELSBROEK

Melsbroek, 4 januari 1945 . . . ; een prachtige dag, zonder één wolkje aan de hemel. Ideaal voor fotozendingen, maar ook voor onderscheppingen.



*Melsbroek 1945 N°7 MFPS
(MOBILE FIELD PHOTOGRAPHIC SECTION)*

De opdracht: een "fotodekking" van vliegvelden in de omgeving van RHEINE, een "lock gate" in DORTMUND, rangeerstationnen in DUSSELDORF, en, op de terugweg, (vermoedelijke) raket-lanceerinstallaties in de RUHR.

Tijdens de briefing geeft de meteo ons hoogtewinden tot 20.000 voet (6.000 meter), zodat wij onze route kunnen berekenen, alsook de heading en de E.T.A. (geschat uur van aankomst) op de verschillende keerpunten. Deze worden

LE 34ième WING, 2 TACTICAL AIR FORCE

Le rôle principal du 34 WING était la reconnaissance aérienne stratégique, et, en second lieu, de renforcer la reconnaissance tactique. Ses missions étaient effectuées au profit des Forces Britanniques dans le Nord-Ouest de l'Europe, que ce soit pour le QG du 21e groupe d'armée ou de la 2e Force Aérienne Tactique.

Le 34 WING mettait en oeuvre trois types d'avions : le MOSQUITO au 140 Squadron, pour la reconnaissance visuelle de jour et la photographie de nuit; le WELLINGTON au 69 Squadron pour la reconnaissance de nuit à basse altitude; et enfin le SPITFIRE XI au 16 Squadron pour la photographie à haute et basse altitude.

A partir de septembre 1944, le 34 WING, venant d'AMIENS (France), opère à partir de MELSBROEK. En janvier 1945, il est sous les ordres de Group Captain (Colonel) R.I.M. BOWEN, DFC, qui, dans le passé, avait commandé les 16 et 140 Squadron.

Un des avantages de MELSBROEK était la proximité du Q.G. 2nd TAF, situé à BRUXELLES; ceci permettait des rencontres quotidiennes pour discuter les missions, transmises directement au Wing par le Centre de Reconnaissance.

Dans un prochain numéro, nous nous étendrons sur les différentes tâches du 34 WING

16 SQN (R.A.F.) à MELSBROEK

Melsbroek, le 14 janvier 1945. . . ; une journée splendide, pas un nuage dans le ciel. Idéal pour la photographie, mais aussi pour l'interception.

La mission: une « couverture » photo d'aérodromes près de RHEINE, un « lock-gate » à DORTMUND, des gares de formation à DUSSELDORF, et, au retour, des sites (soupçonnés) de fusées dans la RUHR.

Au briefing, la météo fournit les vents en altitude jusqu'à 20.000 pieds (6.000 mètres), permettant de calculer la route, le cap et le temps estimé d'arrivée (E.T.A.) aux points tournants. Ils sont rapportés sur les cartes qui sont alors glissées dans la botte droite. La navigation à cette époque se faisait à vue - rien de sophistiqué.

J'effectuais mes vérifications cabine (« cockpit check ») au seuil de piste, obtins un « vert » de la "caravane" et pris l'air à 12.30 Hr - un décollage agité, étant donné que la piste était recouverte de débris d'une attaque récente, et cela malgré un balayage magnétique.

Afin de préserver le carburant, une montée rapide à 20.000 pieds est recommandée, suivie d'un régime de croisière économique à 340 miles à l'heure et 2.100 tours/minute, juste en-dessous du niveau de condensation (contrail level), afin d'apercevoir tout qui évolue au-dessus.



op kaarten aangebracht, die wij in onze rechter vlieglaars laten glijden. (Toen navigeerden wij " op zicht ". . . niet erg gesofistikeerd . . .)

Ik deed mijn "cockpit checks" aan het begin van de startbaan, kreeg het "groen licht" van de caravan, en steeg op om 12.30 Hr; een drukke bedoening vermits de startbaan nog altijd bezaaid was met brokstukken na een recente lucht-aanval, en dit ondanks een magnetische opruiming. . .

Om brandstof te besparen was het aangeraden snel uit te klimmen tot 20.000 voet, en nadien "economisch te kruisen" aan 340 miles/hr en 2.100 toeren/minuut, juist onder het condensatieniveau (contrail level), om zo beter te kunnen observeren wat er boven ons gebeurde.

Op een zestigtal miles van de duitse grens verwittigen parasieten in mijn koptelefoon mij ervan dat ik opgemerkt werd door de duitse radar. . .

Een nauwkeurige navigatie vereiste een vlucht binnen 2 graden van de uitgestippelde koers, ondanks het herhaald "wagelen" van de vleugels dat wij moesten uitvoeren om ons ervan te verzekeren dat niemand zich onder onze staart bevond - de jets waren toen inderdaad in staat om ons, komend van beneden, te onderscheppen.

In de cockpit moesten wij, om de twaalf minuten, veranderen van vleugelreservoir, om het vliegtuig "in balans" te houden. . .

Het was natuurlijk van het allerhoogste belang de vijand als eerste waar te nemen; een verdacht voorwerp werd opgelijnd met een oliespat op de "canopy", en de waarnemingshoek werd zeer aandachtig gevolgd. Indien deze constant bleef, zaten wij ernstig in de knoei.

Toen wij RHEINE overvlogen - een van de duitse jet-basisen- bespeurde ik er een vliegtuig. De "Group" werd verwittigd, en vermits zij meer informatie vroegen, zette ik mijn waarneming voort: meer dan 40 toestellen, zowel één- als tweémotorige.

Daarna daalde ik naar mijn hoofdobjectief: de "lock gate". Het duurde een tijdje voor ik ze allemaal kon fotograferen: gezien hun kleine afmetingen en het beperkt gezichtsveld van het objectief van "36 duim" op 12.000 voet was het niet moeilijk ze te missen.

Nadien klom ik opnieuw uit in de richting van DUSSELDORF, . . . midden in een luchtgevecht, en op de hielen gezeten door een FOCKE WULF 190.

Om hieraan te ontsnappen kon ik alleen maar de gashendels volledig naar voren duwen, voorbij de "emergency gate" (gedurende maximum 3 minuten), tegelijkertijd het vliegtuig in een korte bocht trekken (tot de "black-out"), om nadien, indien ik niet uit de bocht gevlogen of in vrille geraakt was, uit te klimmen om mijn vel te redden.

Zodra de vleugeltanks leeg waren, werd de SPIT XI een uitstekende klimmer, en dit was gelukkig mijn geval. . . tot opeens de koepel uiteen spatte, de motor stopte en in brand vloog, de besturing onnauwkeurig werd en alle instrumenten dol begonnen te draaien . . . Op 20.000 voet verliet ik het vliegtuig, en zag hoe het, gevolgd door een rookpluim, naar beneden spiraalde, tot ik het uit het zicht verloor.

A quelques 60 miles de la frontière allemande, des bruits parasites dans mes écouteurs m'avertissent que j'étais à présent détecté par le radar allemand. . .

Une navigation précise exigeait de voler à 2 ° près sur la route, précision à concilier avec de fréquents balancements d'ailes, afin de vérifier si personne ne se trouvait sous la queue - les jets étaient alors capables d'intercepter en venant d'en-dessous.

Dans le cockpit, toutes les 12 minutes, il fallait changer de réservoir d'aile, afin d'équilibrer l'avion. . .

Détecter l'ennemi le premier était évidemment vital; un objet suspect était aligné avec une marque d'huile sur le « canopy » et l'angle de vision surveillé avec un maximum d'attention. S'il restait constant, nous avions un problème.

Survolant l'aérodrome de RHEINE, une des bases allemandes de jets, j'y aperçus des avions. L'ayant rapporté au Groupe qui demandait plus de détails, je poursuivis mon observation: plus de 40 appareils mono- et bimoteurs. Ensuite je descendis vers les lock-gate - mon objectif prioritaire.

Les photographier prit un certain temps, car, vu leur faible dimension, il était facile de les rater à cause du champ restreint d'un objectif « 36 pouces » à 12.000 pieds.

Après quoi, je regrimpais direction DUSSELDORF, . . . me retrouvant en plein milieu d'un combat aérien, . . . et des FOCKE-WULF 190's à mes trousses.

La seule façon d'y échapper était de pousser les manettes à fond au-delà du « secteur d'urgence » (emergency gate) - 3 minutes maximum-, et en même temps d'engager l'avion dans un virage serré, jusqu'à l'inconscience (black-out), et ensuite, si on n'avait ni « déclenché », ni « vrillé », de grimper pour sauver sa peau.

Une fois les réservoirs d'ailes vidés, le SPIT XI devenait un splendide grimpeur. Avec bonheur, c'est ce qui arriva. Mais soudainement, le canopy se désintégra, le moteur s'arrêta et prit feu, les commandes de vol devinrent molles, et tous les instruments volèrent en éclats. . .

Vers 20.000 pieds, j'abandonnai l'avion, et le vis spiralant dans une trainée de fumée jusqu'à ce que je le perde de vue. Le contraste du silence absolu était stupéfiant. Il me fallut un long temps avant d'effectuer un bon atterrissage dans un sapin à proximité d'une batterie FLAK.

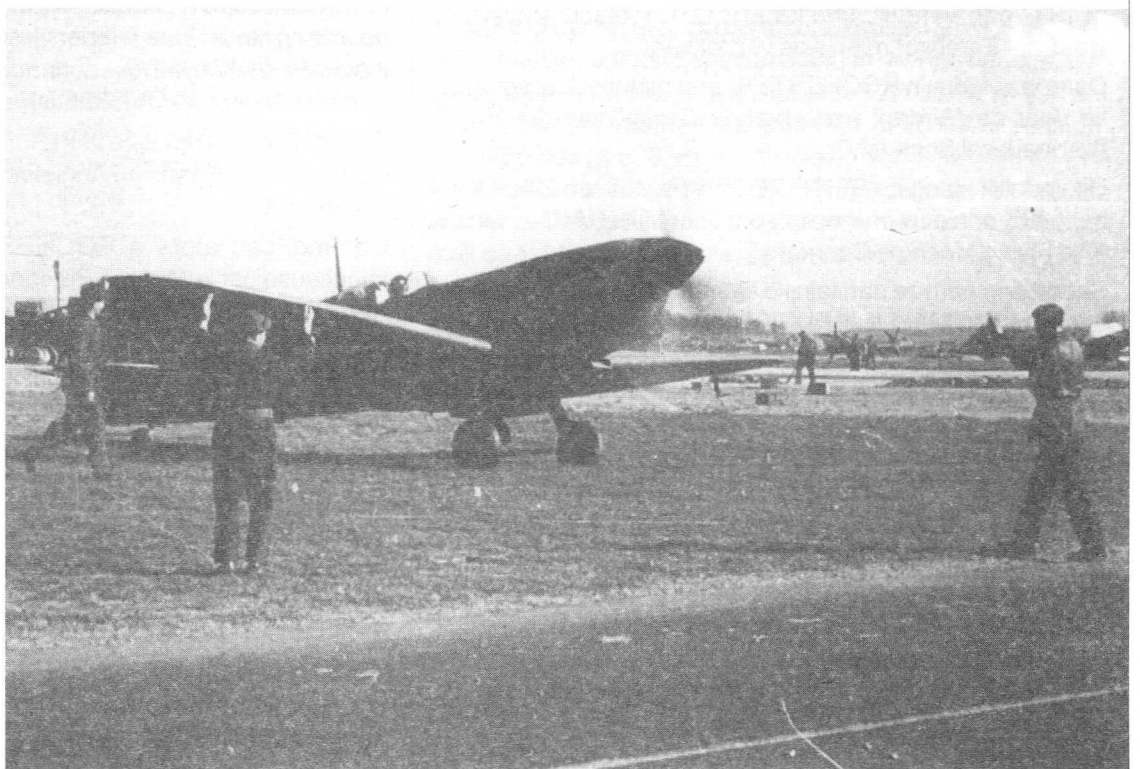
Celui qui m'avait probablement abattu, le UFFZ Günter SILL du I/JG1 aux commandes du FW 190 D-9 fut tué au cours de la même journée.

Ce matin-là, le 16 Squadron avait effectué sept "sorties": quatre avaient eu des "démêlés" avec des chasseurs ennemis, et deux avec des Mustangs américains - ce qui était aussi inquiétant.

Plus tard dans la journée, on pouvait lire dans le Livre de Rapport des Opérations (Operations Record Book): "F/Lt Michaël COLDWELL-HORSFALL n'est pas rentré de sa mission à DUSSELDORF et ALMELO. Nous espérons ardemment que nous recevrons sans tarder des nouvelles rassurantes. Tout le Squadron ressent intensément sa perte,



W. BULL in SPITFIRE XI - 16 SQN



*26 April 1945 MELSBROEK
SPITFIRE xi - 16 SQN*



Het contrast van de absolute stilte was verbluffend. Het duurde een eeuwigheid voor ik een geslaagde landing maakte in een denneboom, in de buurt van een FLAK-batterij. De piloot die mij, met zijn FW 190 D-9, waarschijnlijk heeft neergeschoten - UFFZ Günter SILL van het I/JG1 - werd diezelfde dag neergehaald.

Die morgen had het 16 Sqn zeven "sorties" gevlogen, waarvan er vier "moeilijkheden" gehad hadden met vijandelijke jagers, en twee met Amerikaanse Mustangs (wat even verontrustend was!!).

Later die dag kon men in het "Operations Record Book" lezen: "F/Lt Michaël COLDWELL-HORSFALL is niet terug gekeerd van een zending naar DUSSELDORF en AMELO. Wij hopen vurig dat wij zonder verwijl geruststellend nieuws mogen ontvangen. Het ganse smaldeel voelt dit verlies zeer intens aan, vermits Mike, als Commandant van A-Flight en als smaldeel kameraad, zeer geliefd was door iedereen". . . Op dat ogenblik werd Mike HORSFALL krijgsgevangen gemaakt.

Twee weken later werd F/Lt Douglas PETRIE in zijn plaats benoemd als Flight Commander, maar dezelfde dag reeds werd het vliegtuig van HORSFALL vervangen door toedoen van 34 WSU (Wing Support Unit). Een brandnieuwe Spitfire PR MK XI werd vanuit Engeland naar België overgevlogen, en kreeg "PL 965" als immatriculatie.

PL 965 deed haar laatste vlucht op 22 juli 1947. Ze behoorde toen toe aan de Dutch Royal Air Force, en werd door Kapt. J.W. THYSSEN van TWENTHE naar DEELEN gevlogen, ter beschikking van de Technische School. Tot 1953 diende het voor de opleiding van mechanici, en werd nadien, tot eind 1960, ten toon gesteld nabij de Mes O/Off. Vervolgens werd het een "museumstuk" in het "Nederlands Nationaal Oorlogs- en Verzetsmuseum" te OVERLOON.

In 1987 pas werd PL-965 terug naar Engeland "gevaren", waar zij 43 jaar voordien was vertrokken.

Daarop volgde, in ROCHESTER, een minutieuze restauratie door de "Aircraft Preservation Group" van de "Royal Aeronautical Society".

Uiteindelijk steeg de SPITFIRE PR - PL 965, op 23 december 1992, opnieuw op, gepiloteerd door Mike HANNA van de "Old Flying Machine Company".

Sedertdien nam ze aan talrijke luchtmeetings deel, waaronder deze van MALLE (BELGIE) georganiseerd door BHFA (Belgian Historical Flight Association).

"SPITFIRE in BLUE"

By Hugh SMALLWOOD, 1996

parce que Mike, en tant que Commandant du A-Flight et comme camarade d'escadrille, était très populaire auprès de chacun".

Au même moment, Mike HORSFALL était fait prisonnier de guerre.



1945 MELSBROEK SPITFIRE XI - 16 SQN

"In the cockpit is F/Lt Mike Horsfall, shot down just after this taken. But safe and POW (prisoner of war)

Groundcrews : "Flash" Hayward, Jock Forster, Ken Holloway, Doug Jacques, Jock Pate, Be Amish, Percy Last.

Deux semaines plus tard, le F/Lt Douglas PETRIE était nommé Flight Commander à sa place, mais le même jour l'avion de HORSFALL était remplacé par le 34 WSU (Wing Support Unit). Le flamboyant neuf Spitfire PR Mark XI arrivait en Belgique d'Angleterre et PL965 était son immatriculation. Le dernier vol du PL965 eut lieu le 22 juillet 1947, lorsque - propriété de la Dutch Royal Air Force - il fut convoyé par le Capitaine J. W. THYSSEN de TWENTHE à DEELEN, à la disposition de l'Ecole Technique. Jusqu'en 1953, il servit à l'instruction des mécaniciens, et fut ensuite "exposé" aux abords du Mess Sous-Officiers jusqu'en fin 1960, pour devenir pièce de musée au "Nederlands Nationaal Oorlogs- en Verzetsmuseum" à OVERLOON.

Ce n'est qu'en 1987 que le PL965 fut retransporté par voie maritime de Hollande en Angleterre, d'où il était parti 43 ans auparavant.

Commençait alors à ROCHESTER une restauration minutieuse par le "Aircraft Preservation Group" de la "Royal Aeronautical Society", et c'est le 23 Décembre 1992 que le SPITFIRE PR - PL965 reprenait son envol, piloté par Mike HANNA de la "Old Flying Machine Company". Depuis lors, il a participé à de nombreux meetings aériens, tels ceux organisés par le BHFA (Belgian Historical Flight Association) à MALLE en BELGIQUE.

"SPITFIRE in BLUE"

By Hugh SMALLWOOD, 1996



SPITFIRE PR MARK XI

Van dit vliegtuig, gebouwd door VICKERS ARMSTRONG SUPERMARINE (Southern region), werden de onderdelen gemaakt in werkhuizen, verspreid in de vallei van de Teems. Uiteindelijk werden zij samengesteld in ALDERMASTON vliegveld. Deze verspreiding werd sinds eind september 1940 opgedrongen door de herhaalde Luftwaffe bombardementen in de streek van SOUTHAMPTON, waar de SPITFIRES tot dan toe, gecentraliseerd, gebouwd werden. De specifieke aanvalsboorden van de PR versie werden in SALISBURY gemaakt. Omdat het vliegtuig toch niet voorzien was van mitrailleur, werden deze aanvalsboorden verzegeld om aldus een " integrale brandstoftank " in elke vleugel te kunnen inbouwen.

... De eerste verkenningsversies van de SPITFIRE werden afgeleid van de MK I en MK V. Vanaf de zomer van 1941 tot het verschijnen van de MK XI in de herfst van 1942, was de SPITFIRE MK IV het werkpaard van de verkenningseenheden (PR). Het was in feite een jachtvliegtuig MK V, zonder bewapening noch pantsering, en uitgerust met een ROLLS ROYCE MERLIN 45 of 46 motor.

Belangrijkste verschillen met de oorspronkelijke versie: installatie van cameras en wijziging van de aanvalsboord van de vleugels. Vermits de mitrailleur verwijderd werden, konden hierin brandstoftanks voorzien worden, waardoor de totale brandstofcapaciteit opgevoerd werd tot 218 gallons (1.000 liter), wat uiteraard een grotere actieradius opleverde.

Vanaf de zomer van 1942 werden de jachtsmaldelen heruitgerust met SPITFIRE IX. Dit vliegtuig, uitgerust met ROLLS ROYCE MERLIN 60 motoren, had een groter klimpotentieel. Uiteindelijk werden nog een " supercharger " en een BENDIX-STROMBERG carburateur bijgevoegd. Dit veroorzaakte een spectaculaire toename van de mogelijkheden, die goed van pas kwam op het ogenblik dat de FOCKE WULF FW-190 van de Luftwaffe zich superieur toonde aan de SPIT MK V. Zo lag de horizontale vliegsnelheid op 15.000 voet (4.500 m) van de PR MK XI, 50 Mph (80 Km/H) hoger dan die van de PR MK IV, en bedroeg het verschil in stijgsnelheid vanaf 10.000 voet 1.340 voet/min., wat hem 2'30" eerder op 20.000 voet bracht!

Zeer belangrijk voor de fotoversie was eveneens de mogelijkheid om lang aan grote snelheid te kunnen vliegen op zeer grote hoogte (tot op 40.000 voet). Er dient wel opgemerkt dat de piloten, in hun niet gepressuriseerde cockpit, niet meer dan 7.5 NM (12 Km) mochten afleggen aan de limiet van de stratosfeer.

De SPITFIRE PR MK XI kan gedefinieerd worden als een MK IX, zonder bewapening en met een minimum bepantsering. Uiterlijk werd hij eveneens gekenmerkt door een groter oliereservoir onder de motor, een intrekbaar staartwiel en een panoramisch " monobloc " windscherm.

In 1944 werd een SPITFIRE PR MK XI gebruikt voor proeven van duikvlucht aan hoge snelheid, met de bedoeling het gedrag van de roeren bij het naderen van de geluidssnelheid te testen. Zo werd eens de snelheid van Mach .89 bereikt,...

SPITFIRE PR MARK XI

Construit par VICKERS ARMSTRONG SUPERMARINE (Southern region), les composants étaient fabriqués dans des ateliers dispersés dans la vallée de la Tamise, et finalement assemblés à ALDERMASTON, aérodrome de la USAAF.

Cette décentralisation s'était imposée dès fin septembre 1940 à la suite des bombardements répétés de la Luftwaffe dans la région de SOUTHAMPTON, où était centralisée jusqu'alors la production des SPITFIRES.

Les bords d'attaque spécifiques de la version PR étaient fabriqués à SALISBURY; l'avion étant privé de mitrailleur, le bord d'attaque était scellé de manière à pouvoir installer un réservoir "intégral" de carburant dans chaque aile.

... Les premières versions de reconnaissance du SPITFIRE étaient dérivées des cellules des MK I et MK V. A partir de l'été 1941 jusqu'à la production du MK XI en automne 1942, le cheval de bataille des unités de reconnaissance (PR) était le SPITFIRE MK IV. Il s'agissait en fait d'un chasseur MK V, dépourvu d'armement et de blindage, équipé de moteurs ROLLS ROYCE MERLIN 45 ou 46.

Les différences majeures étaient bien sûr l'installation des caméras et la modification des ailes, dont les bords d'attaque, privés de mitrailleur, pouvaient accommoder des réservoirs de carburant, portant la capacité totale à 218 gallons (1.000 litres); ceci lui conférait un rayon d'action accru.

A partir de l'été 1942, le SPITFIRE MK IX commençait à rééquiper les escadrilles de chasse. Le ROLLS ROYCE MERLIN Série 60, dont il était pourvu, améliorait ses performances de grimpe. Ce fut finalement l'installation d'un "supercharger" et d'un carburateur BENDIX-STROMBERG qui fit réaliser un bond spectaculaire en performances, qui venait à point au moment où le FOCKE WULF FW-190 de la Luftwaffe se montrait supérieur au SPIT MK V. Ainsi, à 15.000 pieds (4.500 m), la vitesse en vol horizontal du PR MK XI dépassait de 50 Mph (80 Km/H) celle du PR MK IV; à partir de 10.000 pieds, la différence du taux de grimpe était de 1.340 pieds/minute, ce qui conférait un avantage en temps de 2'30" à 20.000 pieds.

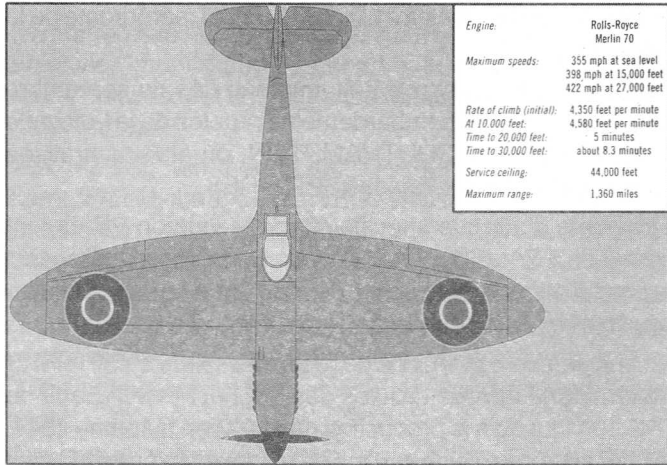
Mais l'intérêt pour la version de reconnaissance était surtout de pouvoir maintenir une grande vitesse à très haute altitude (jusque 40.000 pieds) pour des temps de vol longs. Bien que, sans habitacle pressurisé, les pilotes ne pouvaient franchir plus de 7.5 milles nautiques (12 Km) à la limite de la stratosphère.

Le SPITFIRE PR MK XI peut être défini comme un MK IX sans armement et avec un minimum de blindage. L'aspect extérieur était également typique à cause de la présence d'un réservoir d'huile plus volumineux sous le moteur. Une autre caractéristique était la roulette de queue escamotable et un pare-brise panoramique mono-bloc.

En 1944, un SPITFIRE PR MK XI fut utilisé pour des essais de piqué à haute vitesse. Le but était de tester le



vóórdat de "reduction box" en de schroef het begaven. Gelukkig kon SqN. Ldr. MARTINDALE nog in glijvlucht komen landen op FARNBOROUGH.



De CAMERAS van de SPITFIRE PR MK XI.

Er waren meerdere combinaties mogelijk, vermits de cameras gemonteerd werden op een "U"-steun tussen de kaders 13, 14 en 15 in het achterste gedeelte van de romp. Een van de gebruikte configuraties bestond uit twee verticale cameras, met daarboven een "oblique". De verticale cameras dienden voor de waarneming, de cartografie en het schatten van de schade, veroorzaakt door onze bombardementen, terwijl de "oblique" bedoeld was voor tactische zendingen op gemiddelde en lage hoogte. Om de behoeften van het leger betreffende specifieke doelwitten te beantwoorden, werd er een bijkomende camera gemonteerd onder de vleugel die, dank zij een kortere brandpuntsafstand, een grotere dekking op lage hoogte toeliet.

De SPIT MK XI kon uitgerust worden met drie soorten cameras: Type F8, Type F24 en Type F52.

De PL965

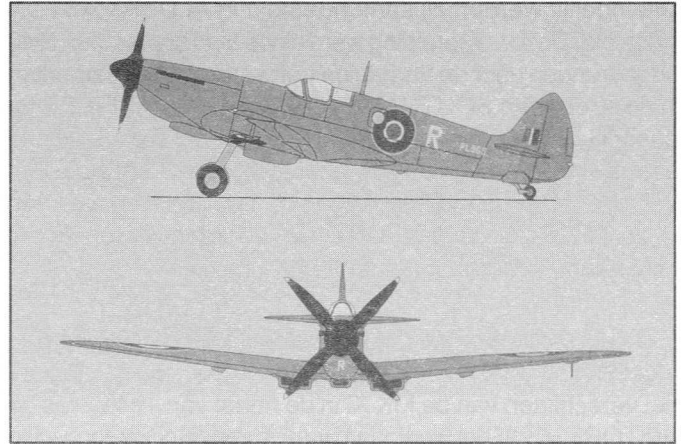
DE SPITFIRE MK XI, met als immatriculatie PL965, gebouwd in JUNI 1944, werd "toevertrouwd" aan N° 1 PRU (Photo Reconnaissance Unit) te R.A.F. BENSON op 05 januari 1945 voor "IP & IP" (Initial Preparation and Installation Photography). Na een laatste testvlucht werd hij, enige dagen later, als "reserve" overgevlogen naar NORTHOLT. De PL965 was toegewezen aan de 2nd T.A.F. (Tactical Air Force).

In die periode opereerde 34th Wing -met drie smaldelen fotografische verkenning- vanuit MELSBROEK in BELGIË. Op 14 januari 1945 landde de PL965 er, als vervanging van de SPIT van F/Lt HORSFALL, die op diezelfde dag neergeschoten was.

"SPITFIRE in BLUE"

By Hugh SMALLWOOD, 1996

comportement des commandes à des vitesses proches de celle du son; ainsi, à une occasion, fut atteinte la vitesse de Mach.89, . . . avant la rupture de la boîte de réduction et de l'hélice. Heureusement, le SqN. Ldr. MARTINDALE put revenir se poser en vol plané à FARNBOROUGH.



Les CAMERAS du SPITFIRE PR MK XI

Une variété de combinaisons était possible, les caméras étant installées sur un support en "U", situé entre les cadres 13, 14 et 15 dans la partie arrière du fuselage. Deux caméras verticales surmontées d'une "oblique" était une des configurations utilisées; les "verticales" servant à la surveillance, à la cartographie et à l'évaluation des dommages occasionés par les bombardements, l'"oblique" étant destinée à la mission tactique à moyenne et basse altitude.

Afin de couvrir les besoins de l'armée concernant des objectifs spécifiques, une caméra supplémentaire fut installée sous chaque aile; leur " focale " plus courte permettant une plus grande couverture à basse altitude.

Le SPIT MK XI utilisait trois types de caméras: Type F8, Type F24 et Type F52.

Le PL965

Le SPITFIRE MK XI immatriculé PL965 sortit d'usine vers JUIN 1944, et fut "confié" au Nr1 PRU (Photo Reconnaissance Unit) à R.A.F. BENSON le 05 JANVIER 1945 pour "IP & IP" (Initial Preparation and Installation Photography). Quelques jours plus tard, après un dernier essai en vol, il fut convoyé à NORTHOLT, en "réserve". Le PL965 avait été attribué au 34th Wing de la 2nd T.A.F. (Tactical Air Force).

A cette époque, le 34th Wing -avec ses trois escadrilles de reconnaissance photographique- opérait de MELSBROEK en BELGIQUE. Le 14 Janvier 1945, le PL965 y atterrissait, en remplacement du SPIT du F/Lt HORSFALL, abattu le même jour.

"SPITFIRE in BLUE"

By Hugh SMALLWOOD, 1996



DE FLIGHT TRANSPORT KONGO

Het is 10 januari 1953 wanneer de eerste DC-3 en de eerste bemanning, bestaande uit de Kapt COUCKE, de Cdt PREUTENS, de Adjt LOUER en de Adjt VAN NIEUWENGHUYZE aankomen op BAKA. Op dat moment is de Transportflight nog niet terug te vinden op de O.T. Einde 1953 bestaat het vliegend materiaal uit drie C-47. Hun effectieven vermeerderen elk jaar, om in 1958 acht C-47 te bedragen, fier uitgesteld vóór de onderhoudsloods van de basis.

In de beginfase besturen de Kapt COUCKE, de Cdt NUYT en de Maj BOCQUET de toestellen, doch de terugkeer naar België in 1955 van de Kapt COUCKE en de Maj BOCQUET vermindert drastisch het aantal piloten. De aankomst van Cdt MOLLET lost dit probleem gedeeltelijk op. Eind 1955 komt een tweede bemanning, bestaande uit de Adjt HALLEUX, de Adjt GILET en de Adjt DUTORDOIT de effectieven versterken.

De officiële oorsprong van de Transportflight blijft een raadsel. Doch, tijdens het maneuver in Kivu in januari 1956, kondigt de kolonel GHEYSEN de geboorte aan van de baby, genaamd transportflight, die snel opgroeit door toevoeging, in mei '56, van een derde bemanning. (Kapt VINGERHOETS, Adjt JEANNEE en Adjt QUETS). Het jaar '57 is een groot jaar voor de flight, vermits twee nieuwe bemanningen de rangen kwamen versterken (Kapt MIGLIAVACCA, Adjt PEYRASSOL, Adjt DAENINCK, Adjt VAN RAEFELGEM, Cdt PETITJEAN, en Adjt MOREAU), terwijl een derde bemanning neerstreek in LEOPOLDSTAD, bestaande uit de Cdt DAUBRESSE, Cdt LENAIN (tweede term) en Adjt FEUILLEN. Dit bracht het totaal aantal bemanningen, gestationneerd in Kongo, op 6.

Flight Transport CONGO

C'est le 10 janvier 1953 que le premier DC-3 et le premier équipage, composé du Capt COUCKE, du Cdt PREUTENS, de l'Adjt LOUER et de l'Adjt VAN NIEUWENGHUYZE arrivent à BAKA. A cette date, le Flight Transport ne figure pas encore au T.O.. Fin 53, trois C-47 constituent l'effectif volant. Leur nombre augmente chaque année, et en 1958, huit C-47 s'alignent devant le hangar de la Maintenance.

Au début, le Capt COUCKE, le Cdt NUYT et le Maj BOCQUET pilotent les C-47, mais le retour en 1955 du Capt COUCKE et du Maj BOCQUET réduit sensiblement le nombre de pilotes. L'arrivée du Cdt MOLLET solutionne le problème. Fin 1955, un deuxième équipage (Adj. HALLEUX, Adj. GILET, Adj. DUTORDOIT) vient meubler l'effectif.

Les origines officielles du Flight Transport restent une énigme. Mais à la manoeuvre du KIVU en janvier 1955, le Colonel GHEYSEN annonce la naissance du bébé Flight Transport, bébé d'ailleurs grossi en Mai '56 par un troisième équipage (Capt VINGERHOETS, Adj. JEANNEE et Adj. QUETS). 1957 est une grande année, deux autres équipages rejoignent BAKA (Capt MIGLIAVACCA, Adj. PEYRASSOL, Adj. DAENINCK, Adj. VAN RAEFELGEM, Cdt PETITJEAN, et Adj. MOREAU), et un troisième à LEOPOLDVILLE (Cdt DAUBRESSE, Cdt LENAIN - deuxième terme-, et Adj. FEUILLEN). Ce qui porte à six le nombre d'équipages stationnés au CONGO.

L'Adj. DEFAYS, ainsi que les mécaniciens de bord (Adj. TILLIEU, Adj. CONTENT, Adj. GEERS, Adj. DELLEUSE) viendront séparément à BAKA.



KAMINA - Flight Transport, Personnel Technique
- Flight Transport, Technisch Personeel



De Adjt DEFAYS, alsook de boordwerktuigkundigen (Adjt TILLIEU, Adjt CONTENT, Adjt GEERS en Adjt DELLEUSE) komen afzonderlijk te BAKA aan. In 1959 beleven we de aankomst van Lt Kol VL KREPS, gebreveteerd TCU, als basiscommandant BAKA.

De eerste commandant van de transportflight was de Cdt MOLLET, toentertijd «Chief Ops». Vanaf 1958 verzekert de Kapt MIGLIAVACCA het commando van de flight.

Deze toename, zowel in vliegtuigen als in bemanningen vindt zijn oorsprong in de ontwikkeling van de basis. In Afrika wordt het vliegtuig beschouwd als het ideaal transportmiddel. De spoorwegen en het wegennet zijn inderdaad weinig ontwikkeld en traag. Vermelden we als voorbeeld dat het traject Kamina - Leopoldstad per spoor en boot één week duurt, daar waar een vluchttijd van 4h30 met de DC-3 volstaat.

De constante toename van de vliegreuen getuigt van een steeds groeiende activiteit:

1953: 403 uur
1954: 878 uur
1955: 622 uur
1956: 1217 uur
1957: 1802
1958: 2515 uur

Laat ons een vluchtige blik werpen op de statistieken om de aard van de zendingen te achterhalen: op de eerste plaats vinden we het vervoer van passagiers en goederen terug met 33 % van het globaal urenaantal. De meest gang bare bestemmingen zijn: Leopoldstad, Moanda, Elisabethstad, Stanleystad, Bukavu, Usumbura. Deze transporten, uitgevoerd ten gunste van de verschillende eenheden van de basis zijn van onschatbare waarde. De opdrachten in het kader van sport en welfare behoren eveneens tot deze categorie. De naam BAKA wordt op sportgebied in gouden letters geschreven in steden zoals Elisabethville, Kolwezi, Manono, Usumbura en Leopoldstad.

De welfare-opdrachten maken het bezoek mogelijk aan de meest pittoreske plaatsen zoals Bukavu, Goma en het Albertpark.

De DC-3 werden voor 29 % van hun vluchtpotentieel ingezet voor training, manoeuvres en de aflossing van de Para Commando's. De manoeuvres vereisen een maximum inzet voor het transport van manschappen en materieel naar de vooruitgeschoven basis en voor de droppings en de bevoorrading langs de lucht op de droppingzones (DZ). De grote manoeuvres brengen de Flight achtereenvolgens in Kivu (1956) Ruanda - Urundi (1957), in Stanleystad (1958) en dwingen overal de bewondering af van de Kongolezen.

De fotografische opdracht is een andere activiteit van de Transportflight. Aangevat in 1948 door een bemanning van de 15de Transport- en Verbindingswing, loopt ze verder tot 1958. In 1957 neemt de Transportflight deze opdracht over, en opereert hiervoor vanaf Albertstad.

Enkele woordjes uitleg omtrent deze opdracht . Het doel bestaat erin, door middel van luchtopnamen een fotografische dekking van een gedeelte van het Kongolees grondgebied

1959 verra l'arrivée du Lt Col Avi KREPS, Commandant la F. Aé. BAKA, et également pilote breveté du Transport Conversion Unit.

Le premier commandant du Flt. Tpt fut le Cdt MOLLET, actuellement "Chief Ops". Depuis 1958 le Capt MIGLIAVACCA assure la direction du Flight.

Cet accroissement en avions et en équipages est motivé par le développement de la Base. En Afrique, l'avion est considéré comme le moyen de transport idéal. En effet, les chemins de fer et les routes sont rares et peu rapides. Que l'on songe que pour effectuer KAMINA - LEOPOLDVILLE, il faut une semaine de voyage en train et en bateau, tandis qu'un DC-3 couvre la distance en 4.30 Hrs de vol.

La progression constante des heures de vol témoigne d'une activité sans cesse croissante:

1953: 403 Hrs
1954: 878 Hrs
1955: 622 Hrs
1956: 1217 Hrs
1957: 1802 Hrs
1958: 2515 Hrs

Jetons un coup d'oeil sur les statistiques afin de déterminer le genre de missions. La première place revient au transport de passagers et de fret avec 33% des heures. Les aérodromes les plus fréquentés sont: LEOPOLDVILLE, MOANDA, ELISABETHVILLE, STANLEYVILLE, BUKAVU, USUMBURA. Ces transports, effectués au profit des différentes unités de la Base, rendent des services inappréciables. Les missions sportives et Welfare entrent également dans cette catégorie de missions. Le nom de BAKA au point de vue sport s'inscrit en lettres d'or à ELISABETHVILLE, KOLWEZI, MANONO, USUMBURA EN LEOPOLDVILLE. Les missions Welfare permettent la visite des endroits les plus pittoresques: BUKAVU, GOMA, le parc ALBERT.

Les DC-3 servent également à l'entraînement, aux manoeuvres et à la relève des Para-Commandos pour 28% des heures. Les manoeuvres requièrent un effort aérien maximum pour le transport des hommes et du matériel vers la base avancée, et pour les parachutages et les ravitaillements par air sur les DZ (Dropping Zones)

Les grandes manoeuvres amènent tour à tour le Flight Transport au KIVU en 1956, au RUANDA-URUNDI en 1957, à STANLEYVILLE en 1958, et impressionnent partout les Congolais.

La mission photo constitue une autre activité du Flight Transport. Commencé en 1948 par un équipage du 15 Wing de Transport et de Communications, elle se poursuit jusqu'en 1958. En 1957, le Flight Transport reprend cette mission à son compte, et opère d'ALBERTVILLE.

Quelques mots d'explication au sujet de cette mission. Son but réside dans la couverture au moyen de prises de vues aériennes d'une partie du territoire du CONGO. Elle dure 2 ou 3 mois chaque année.



Mission photographique - Albertville

te maken. Elk jaar neemt ze 2 à 3 maanden in beslag. Ze wordt uitgevoerd ten voordele van het C.S.K. (Comité Spécial du Katanga) in opdracht van het Militair Kartografisch Instituut, in nauwe samenwerking met de LuM.

Het personeel bestaat uit een ploeg «IGM» van 7 personen, 2 bemanningen Lu M (2 piloten - 1 navigator-gids, 1 boordradio, 1 boordmechanicien en 1 fotograaf per bemanning), één fotolab en een onderhoudsploeg Lu M. De twee vliegtuigen C-47, uitgerust met een camera WILD vlogen op een hoogte van 20.000 voet, wat automatisch het gebruik van zuurstof inhield. De gebruikte methode bestond erin min of meer evenwijdig met het reliëf hoofdstroken in de richting Oost-West of Noord-Zuid vast te leggen. Tussenin werden secundaire stroken met schuine opnamen ter vervollediging getrokken.

De fotografische opdracht heeft de ganse provincie Katanga met enkele aangrenzende gebieden in beeld gebracht, zowat 478.200 vierkante kilometer.

Van de overige zendingen, toebedeeld aan de Transportflight Kongo onthouden we het transport van VIP's, opzoeking en redding en de noodzakelijke trainingsvluchten.

De onderhoudsploeg, initieel bevolen door Cdt MONFORT, en opgevolgd door Lt VAN RAFELGHEM, staat momenteel onder de leiding van 1Lt PIRE. Ze heeft steeds blijk gegeven van doorzettingsvermogen en puik werk afgeleverd. Dankzij deze kwaliteiten, is ze nu in staat ons 80 à 85 % beschikbaarheid van de vloot te verzekeren.

De BAKA vleugels, voornamelijk bekend in Kongo, zijn meermaals over de grenzen te zien geweest.

Bovenop de regelmatige tussenstops van de lijn België - Kongo (YAOUNDE, GAO, AOULEF, ALGIERS) komen nog tal van andere grote steden op het palmares van de transportflight voor: LIVINGSTONE, BULAWATO,

Elle est effectuée au profit du C.S.K. (Comité Spécial du KATANGA) par l'IGM en étroite collaboration avec la F. Aé.. Le personnel comprend une équipe IGM de sept hommes, deux équipages F.Aé. (2 pilotes, 1 navigateur-guide, 1 radio de bord, 1 mécanicien de bord et 1 photographe par équipage), un laboratoire photo et une équipe d'entretien F.Aé.. Les avions, au nombre de deux C-47 équipés de caméras WILD, volent en général à 20.000 pieds, ce qui nécessite l'emploi d'oxygène.

La méthode employée consiste dans le tirage au cap de bandes maîtresses de direction Est-Ouest ou Nord-Sud, et plus ou moins parallèles au crêtes dominantes. Des bandes secondaires à visée oblique sont tirées pour le "remplissage".

La mission photo a couvert la province du KATANGA, plus quelques régions limitrophes, représentant plus de 482.700 Km². D'autres missions, comme le transport de VIP, la recherche et le sauvetage en entraînement, agrémentent la vie du Flight Transport CONGO.

La Maintenance C-47, commandée au début par le Cdt. MONFORT, reprise par le Lt. VAN RAFELGHEM, et actuellement sous les ordres du 1Lt. PIRE, a donné l'exemple d'un travail persévérant et toujours de qualité. Grâce à ses efforts, la Maintenance nous présente aujourd'hui 80 à 85% de servicibilité.

Les ailes de BAKA, connues surtout au CONGO, ont dépassé plusieurs fois les frontières.

En plus des escales régulières de la liaison BELGIQUE - CONGO comprenant YAOUNDE, GAO, AOULEF, ALGIERS, d'autres grandes villes s'inscrivent au palmares de Flight Transport: LIVINGSTONE, BULAWATO, ZANZIBAR, JOHANNESBOURG et le CAP.



ZANZIBAR, JOHANNESBURG en KAAPSTAD. Twee typische landingsplaatsen, te weten GAO en KAAPSTAD blijven voor immer gegrift in mijn geheugen.

De stad van de Atlantide, GAO, ligt lui uitgesmeerd langs de oevers van de Niger. Drie rassen wonen er samen in huisjes van gebakken aarde. De straten, verzadigd met inboorlingen en veekuddes kruisen zich met rechte hoeken. De zonsondergang vormt aan de boorden van de Niger de verzamelplaats van de weinige bezoekers. De nacht valt snel in, terwijl de inboorlingen hun kleren wassen, en naakt een verkwikkend bad nemen. De twee lokale hotels, de Oasis en de Transsaharien bieden onderdak aan de truckers, die met hun vrachten verder noordwaarts trekken, richting AOULEF, ELGOLEA en ALGIERS. De aankomst van militaire of burgerbemanningen betekent telkens weer een grote gebeurtenis, die de vreugde van de hotelier opwekt.

De markt van GAO ontmoedigt de gevoelige bezoekers. Inderdaad, ten gevolge van de hitte verspreidt zich een rottende geur, die U de keel dichtknijpt en U niet meer loslaat. De beenhouwerij is de voornaamste attractiepool. Een gebaarde inboorling, gezeten achter een plank op twee stenen, loert naar eventuele klanten. Op deze plank schijnen zwarte massa's te ademen. Men kan de ware kleur ontdekken als men de moeite doet de massa vliegen en ander ongedierte te verjagen. Dit vlees staat vanmiddag op het menu ! De dierenhuiden en ingewanden liggen op de grond verspreid, en scheppen aldus de sfeer voor de integrale eetlust...

In schril contrast met GAO heeft KAAPSTAD, uitgestrekt langs de kust en beschermd door de «Table Mountain» ons hart veroverd met zijn mild klimaat en zijn typische Europese bouwstijl.

Kuierend langs de kust ontdekt U aangename hoekjes die te vergelijken zijn met de Azurenkust.

Vanuit KAAPSTAD hebben we de eerste Belgische Zuidpoolexpeditie teruggebracht. Een emotioneel geladen moment, toen in de ochtendnevel van 4 maart '59, de Polarhav eindelijk opdook. Hij schijnt van oneindig ver te komen, doch op dit schip vinden we uitzinnig gelukkige Belgische vrienden terug, die na elf maanden isolement hun landgenoten begroeten.

De toekomst van de transportflight KONGO is verzekerd. De C-47 waarvan de nuttige lading vrij klein is op lange trajecten (3.500 lbs voor BAKA - LEO) zullen in 1960 vervangen worden door de voordeligere C-119. Laat ons herinneren dat de C-119 een tweemotorig toestel is, waarvan de ware snelheid in kruisvlucht rond de 170 Kts ligt, en die op het traject BAKA - LEO een nuttige lading van 9.500 lbs kan meenemen.

Uit «REVUE BAKA» - December 1959

MIGLIAVACCA
Kapt VL

Vertaling : Piet CLAES

Deux escales typiques, GAO et LE CAP, resteront toujours gravées dans ma mémoire.

La ville de l'Atlantide, GAO, s'étale paresseusement le long du NIGER; trois races croupissent dans cette ville aux maisons de terre cuite.

Les rues envahies par les indigènes et le bétail se croisent perpendiculairement. Le coucher du soleil attire, le soir sur le bord du NIGER, les quelques visiteurs. La nuit tombe rapidement, tandis que dans le fleuve peu profond, les indigènes lessivent leurs vêtements et prennent, nus, un bain réparateur.

Deux hôtels, l'OASIS et le TRANSSAHARIEN, hébergent les chauffeurs des transports lourds qui remontent vers le Nord via AOULEF, EL GOLEA, ALGER.

L'arrivée d'équipages militaires ou civils constitue toujours un événement dont se réjouit l'hôtelier.

Le marché de GAO décourage les gens sensibles. En effet, avec la chaleur, une odeur de puanteur vous prend à la gorge et ne vous quitte plus.

La boucherie constitue l'attraction principale. Un indigène barbu, assis derrière une planche sur deux pierres, vous regarde passer. Sur cette planche, des masses noires semblent respirer. Vous pouvez en voir la véritable couleur en chassant avec insistance la multitude de mouches, etc. . . . ; cette viande, vous la mangerez ce midi. Les peaux de bêtes et les abats jonchent sur le sol, créant ainsi l'atmosphère de l'appétit intégral. . .

Contrastant singulièrement avec GAO, LE CAP, allongé le long de la côte et protégé par la fameuse "Table Mountains", nous a séduit par son climat délicieux, ses constructions européennes, son pittoresque.

Si vous longez la côte, vous découvrirez des coins charmants, comparables à la Côte d'Azur.

Du CAP, nous avons ramené la première expédition antarctique belge. Instant émouvant où, dans la brume matinale du 4 mars '59, apparaît enfin le POLARHAV. Il semble venir de l'infini, mais sur ce bateau, des amis belges vous feront frémir par leur joie de retrouver, après onze mois, des compatriotes.

L'avenir du Flight Transport CONGO est assuré. Les C-47, dont la charge payante reste faible pour des trajets assez longs (3.500 Lbs pour BAKA - LEO), seront avantageusement remplacés par les C-119 en 1960.

Rappelons que le C-119 est un avion bimoteur, bipoutre, dont la vitesse vraie se situe vers 170 Kts en croisière, et qu'il emporte, sur le traject BAKA - LEO, 9.500 Lbs de charge.

«REVUE BAKA» - Décembre 1959

MIGLIAVACCA
Capt Avi



GEDENKWAARDIG

Vijftig jaar geleden, op 10 april 1947, betreurde de 169 Wing (de latere 15 Wing) het eerste dodelijk ongeval van zijn geschiedenis.

Die dag waren 3 DC-3's opgestegen in EVERE met bestemming PRESTWICK in SCHOTLAND; deze vliegtuigen werden leeg overgevlogen naar PRESTWICK, omdat het technisch nazicht ervan aldaar gebeurde bij "Scottish Aviation".

Omwille van verslechterende weersomstandigheden hadden de toestellen zich van elkaar gescheiden; een toestel landde op de bestemming, terwijl een tweede uitweek naar SILLOTH. Kapitein Roger LOYEN, die de derde DAKOTA, de K-14 (896), bestuurde, werd spijtig genoeg met ernstigere moeilijkheden geconfronteerd. Om 14.15 Hrs signaleerde een radiobericht dat de K-14 in de nadering was, op een hoogte van 2.000 voet; omwille van het reliëf vroeg de controle hem te klimmen naar 4.500 voet om de hindernissen te vermijden.

Toen het vliegtuig opnieuw kon zakken naar zijn naderingshelling was het weer nog verslechterd, met nog minder zichtbaarheid. Het ergste kon niet vermeden worden, en de K-14 vloog tegen een heuvel, KARLIN's KAIRN, op 2.650 voet hoogte. Zes vliegeniers, waarvan drie passagiers die een OXFORD vanuit PRESTWICK moesten terug vliegen, vonden hierbij de dood.

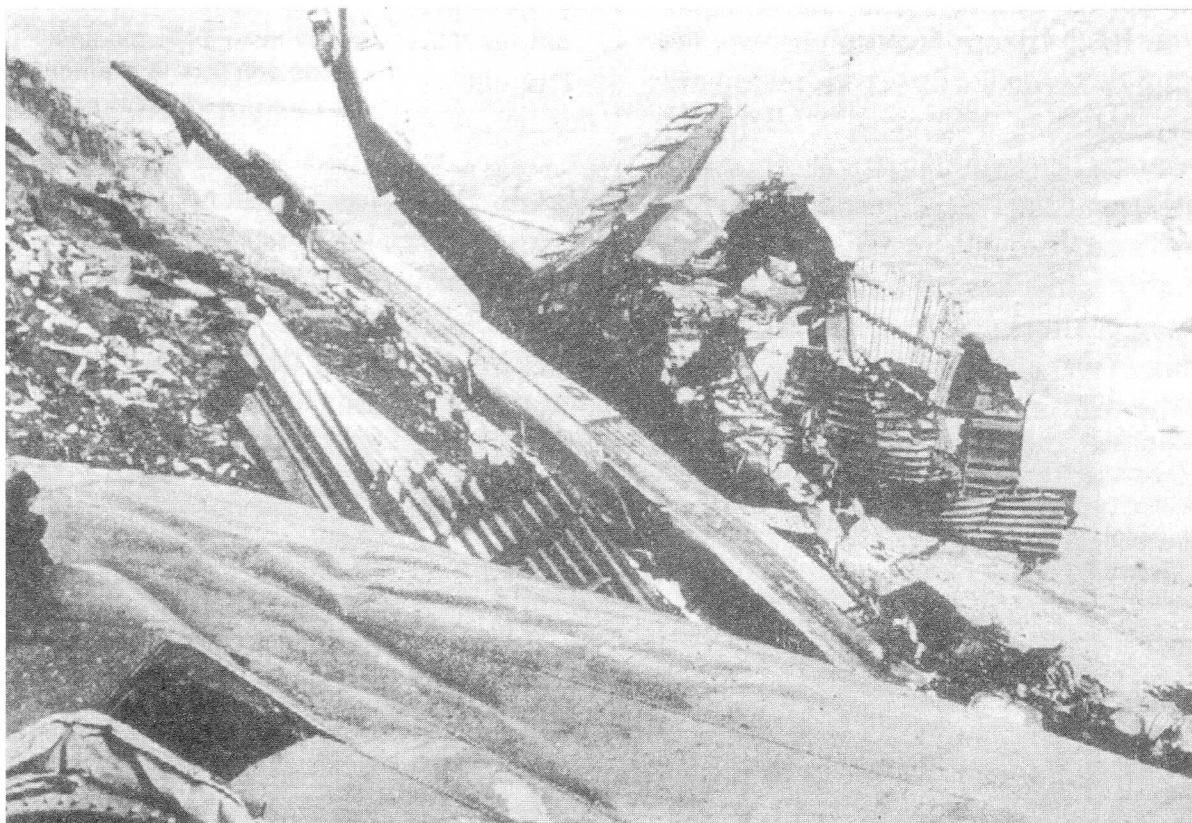
SOUVENONS-NOUS

Il y a cinquante ans, le 10 avril 1947, le 169 Wing (devenu 15 Wing) était victime du premier accident mortel de son histoire.

Ce jour-là, trois DC-3's avaient décollé d'EVERE à destination de PRESTWICK en ECOSSE.; il s'agissait d'une mission de convoyage, étant donné que l'inspection de ces avions s'effectuait auprès de « Scottish Aviation », situé à PRESTWICK.

Les conditions météorologiques se détériorant, les trois avions s'étaient séparés; un avion se posait à destination, tandis qu'un autre se « divertissait » à SILLOTH. Le Capitaine Roger LOYEN, pilote du troisième DAKOTA, le K-14 (896), se vit malheureusement confronté à de plus sérieux problèmes. A 14.15 Hrs, un message radio signalait que le K-14 était en approche et volait à 2.000 pieds; à cause du relief, le contrôle lui demanda de monter à 4.500 pieds afin d'éviter les obstacles.

Au moment de redescendre vers sa pente d'approche, la météo s'étant encore aggravée, réduisant la visibilité, le pire ne pût être évité: le K-14 percuta une colline, KARLIN's KAIRN, à 2.650 pieds, entraînant la mort de six aviateurs, dont trois étaient passagers, devant ramener de PRESTWICK un OXFORD.





Het waren :

Bemanning : Kapitein Vlieger LOYEN, R - piloot
Adjutant Vlieger DIERICKX, A - navigator
Adjutant CURTIS, F - boordradio

Passagiers : Kapitein Vlieger LEJEUNE, O
Adjutant Vlieger CARDON, M
Adjutant Vlieger RODRIQUE, A

Hun lichamen werden naar EVERE gebracht op 14 april.

'S anderendaags werd, in een hangar die omgevormd was tot een enorme rouwkapel, de begrafenisplechtigheid gehouden door de Heer Hoofdaalmoezenier BOONE en de Aalmoezeniers MANDERVELD en WILLICH.

«De families van de slachtoffers hadden plaats genomen op de eerste rij van de talrijke en ingetogen deelnemers. Naast hen kon men de aanwezigheid opmerken van de Heer Minister van Landsverdediging DE FRAITEUR, van de Franse en Engelse afgevaardigden, Kolonel d'OLEUR en Air Commodore FORBES, vergezeld van Wing Cdr HOOD, de Generaals BECQUET en DESMET, Majoor Jonker VANDERSTICHELEN, de Kolonels LEBOUTTE, Chef Staf van de Luchtmacht, KERVYN DE LETTENHOVE en BURNIAUX, en van veel Officieren van andere eenheden. » (La Libre Belgique)

De Prins Regent had, ten postume titel, het ereteken van Ridder in de Leopoldsorde verleend aan beide officieren, en van Ridder in de Orde van Leopold II aan de vier onderofficieren.

Laten wij hen gedenken. . .

Jo HUYBENS

Il s'agissait de:

Equipage: Capitaine Aviateur LOYEN, R - pilote
Adjutant Aviateur DIERICKX, A - navigateur
Adjutant CURTIS, F - opérateur radio

Passagers: Capitaine Aviateur LEJEUNE, O
Adjutant Aviateur CARDON, M
Adjutant Aviateur RODRIQUE, A

Les corps des aviateurs furent ramenés à EVERE le 14 avril.

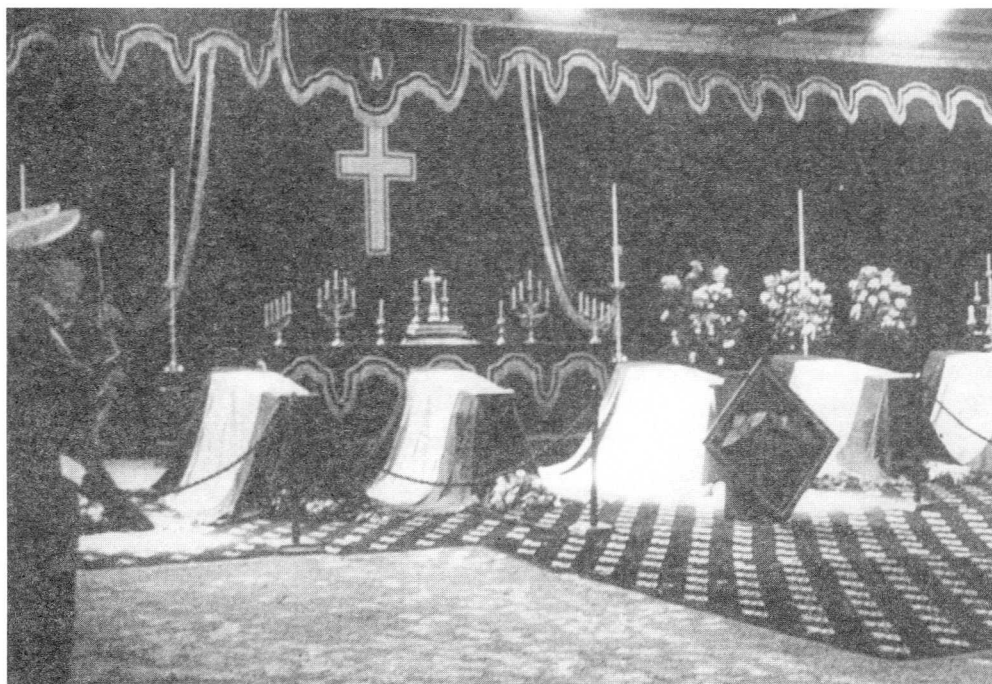
Le lendemain, dans un hangar aménagé en une vaste chapelle ardente, se déroula le service funèbre célébré par Mr. l'Aumônier Principal BOONE et les Aumôniers MANDERVELD et WILLICH.

« Aux premiers rangs d'une assistance nombreuse et recueillie avaient pris place les familles des disparus. A leurs côtés, on remarquait la présence de Monsieur le Ministre de la Défense DE FRAITEUR, des délégués français et anglais, le Colonel d'OLEUR et l'Air Commodore FORBES, qu'accompagnaient le Wing Cdr HOOD, les Généraux BECQUET et DESMET, le Major Ecuyer VANDERSTICHELEN, les Colonels LEBOUTTE, Chef d'Etat-Major Force Aérienne, KERVYN DE LETTENHOVE et BURNIAUX, ainsi que des Officiers d'autres Corps. » (La Libre Belgique)

Le Prince Régent avait décerné, à titre posthume, la décoration de Chevalier de l'Ordre de Léopold aux deux officiers, et celle de Chevalier de l'Ordre de Léopold II aux quatre sous-officiers.

Souvenons-nous. . .

Jo HUYBENS



15/04/47 Evere Service funèbre - Begrafenisplechtigheid



320 SQUADRON

HERINNERINGEN AAN MELSBROEK.

In "DAKOTA NEWS - 2/96" behandelden wij reeds de aanwezigheid van van 69 Sqn RAF in Melsbroek, van Sep '44 tot Apr '45. Dit smaldeel behoorde tot de 34 Recce Wing.

Veel andere smaldelen (jacht, verkenning, bommenwerpers, transport) hebben eveneens vanuit Melsbroek geopereerd, zij het meestal voor een zeer korte periode.

Gezien de 139 Wing (Medium Bomber B-25 MITCHELL) hier gedurende langere tijd verbleef, zullen wij u hierover, in de volgende maanden, meer vertellen.

U moet weten dat de 139 Wing bestond uit 3 smaldelen: het 98 Sqn, 180 Sqn en 320 Sqn.

Als voorsmaakje bieden wij u de **herinneringen aan van H.J.E. VAN DER KOP**, van het 320 Sqn. Dit smaldeel was voornamelijk samengesteld uit Nederlands personeel van de "Marine Luchtvaart Dienst".

"De geallieerde opmars vorderde met zo'n tempo, dat het ook tijd werd voor de bommenwerpers van N° TWO Group om naar het vasteland te gaan. 139 Wing (98, 180 en 320 squadron) werd Lille of Melsbroek (code B 58) toegedacht. De squadroncommandanten mochten zelf een kijkje nemen. Op 5 Oct 1944 vlogen wij met hen eerst naar Melsbroek, dat al door de geallieerde vliegtuigen werd gebruikt. Er was nl. een fotorecce unit. Onze wing zou er met zo'n 64 Mitchells bij komen.

Er kon niet worden geland, maar vanuit de lucht leek het heel wat. (Daarna is er zich nog een groepje apart gaan oriënteren). Daarom vlogen we naar Lille, waar de Duitsers het vliegveld hadden vergroot. Het was ook met bommen onder handen genomen. Er waren twijfels over de accommodatie.

Melsbroek zou onze basis worden. Een "advanced party" was vooruit gegaan en wist een klooster, waarin nog nonnen vertoevden, voor het squadron te bestemmen, als ook een villa voor onze officieren, (Les Hirondelles) in de nabijheid. De officieren van de andere squadrons vinden accommodatie in twee naby gelegen villa's.

15 oktober 1944 vertrekken we van Dunsfold naar Melsbroek, waar niet alles in orde is, zodat de commandant foetert en we nachtkwartier maken in het klooster. Daar zijn ons kleine nonnencellen toegewezen, waarin een harde brits, een bidstoel en een kastje, waarop een lampetkan met bak van email. De troosteloze nonnensfeer moedigt mij niet aan tot devote gedachten.

Ik verjaar die dag, en Cdt Burgerhout besluit dit te vieren. Maar eerst maken wij een toer langs onze squadrongebouwen. We krijgen een houten hangar en daar omheen een paar barakken voor administratie enz. Onze vliegtuigen moeten op een rijtje op een "lamme", opgelapte startbaan staan, met veel scheuren.

320 SQUADRON

SOUVENIRS de MELSBROEK

Dans le "DAKOTA NEWS - 2/96", nous avons évoqué le présence du 69 Sqn RAF à MELSBROEK de Sep 44 à Avril 1945.

Cette escadrille faisait partie du 34ième Wing de Reconnaissance.

De nombreuses autres (chasse, reconnaissance, bombardement, transport) y ont également mené des opérations, dont la plupart pour une très courte période.

Etant donné la présence prolongée du 139 Wing (Medium BOMBER B-25 Mitchell), nous vous en ferons découvrir davantage dans les mois à venir.

Sachez cependant que le 139 Wing se composait de trois escadrilles, les 98 Sqn, 180 Sqn et 320 Sqn En préambule, nous vous proposons les **souvenirs de H.J.E. VAN DER KOP** qui faisait partie du 320 Sqn; il faut savoir que ce Sqn se composait en majorité de personnel néerlandais issu du Marine Luchtvaart Dienst.

"La progression alliée était si rapide que les bombardiers du 2 GROUP devaient rejoindre le continent. Pour le 139 Wing (98, 180 et 320 Sqn), on songeait à Lille ou Melsbroek (B58); les commandants d'escadrille pourraient même y aller jeter un coup d'oeil.

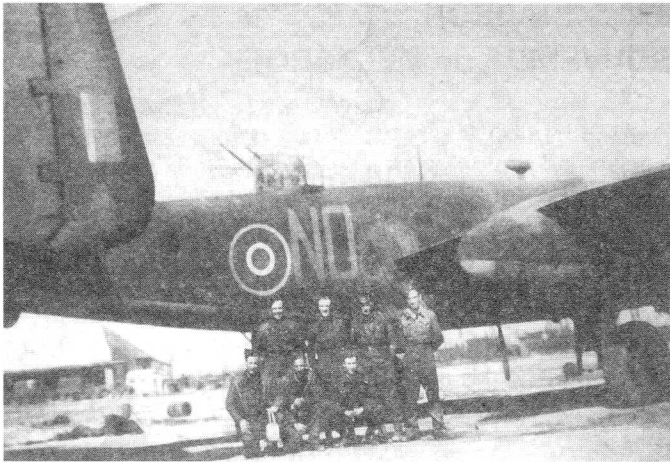
Le 05 oct. 1944, nous nous envolons pour la première fois avec eux vers Melsbroek, vu que cet aérodrome était déjà occupé par des avions alliés. Il s'y trouvait entre autres une unité de reconnaissance; notre Wing les rejoindra avec 64 Mitchell.

Nous ne pouvions atterrir, mais, vu d'en haut, il semblait y avoir beaucoup d'activités, nous atterrissions donc à Lille, où les Allemands avaient agrandi l'aérodrome. Celui-ci avait souffert de bombardements et il y avait des doutes quant aux possibilités de logement.

Melsbroek deviendrait notre base; une "advance party" y est envoyée et s'installe dans un couvent, dont les religieuses s'affairent à nous installer. Nos officiers sont logés dans une villa proche, "les Hirondelles", tandis que les officiers des autres Squadrons occupent deux autres villas.

Le 15 octobre 1944, nous quittons Dunsfold pour Melsbroek, où tout n'est pas encore prêt, au mécontentement de notre commandant, . . . et nous nous retrouvons au couvent. Nous occupons des cellules de religieuses, équipées d'un lit de camp, d'un prie-Dieu et d'une petite armoire sur laquelle sont posés un broc et une cuvette en émail. L'ambiance religieuse ne m'encourage cependant pas à des pensées dévotes.

Ce jour-là était mon anniversaire, et Burgerhout (notre Commandant) décide de le fêter. Mais d'abord, nous allons faire un tour du côté de nos bâtiments d'escadrille. Nous disposons d'un hangar en bois entouré de quelques baraques pour l'administration, etc. . . . Nos avions sont alignés sur une portion de piste pauvrement réfectionnée et toute fissurée.



Melsbroek 1944 "MITCHELL" 320 SQN

Omdat er vertraging was, zouden onze vliegtuigen pas laat in de namiddag komen. Dat gaf de mogelijkheid de buurt wat verder te verkennen met een RAF officier die de beschikking had over een autootje. Tegenover "Les Hirondelles" en de andere villa's waren een paar loodsen, die zoals die villa's door de Duitsers waren gebruikt. We besloten daarin een kijkje te nemen. Een groot deel van de ruimte was ingenomen door op elkaar gestapelde meubels en huisraad. Toen viel ons oog op een luik. Toen we het openden, was er een trapje. In het licht van aangestoken lucifers keken we rond, waarna de RAF man besloot zijn staaflantaarn uit de auto te halen. Groot was onze verbazing toen we, verborgen achter panelen, grote hoeveelheden kisten met champagne en cognac vonden. We namen bezit van die voorraad die de mess goed van pas zou komen.

Melsbroek zo werd onze basis. We vlogen vele operaties, maar hadden ook tijd om naar het nabije Brussel te gaan om ons daar wat uit te leven. Dan namen we een truck, die een soort busdienst onderhield, of de tram, maar moesten dan heel wat lopen. Na verkenningen streken we neer in een paar fraaie officiersclubs, waar het goed toeven was, en natuurlijk vergaten we "donker" Brussel even min.

In die tijd waren er vele Belgen, die wat voor ons wilden doen; niet alleen de Belgen die in ons squadron zaten, maar ook buitenstaanders. Zo konden wij tegen een lage prijs radio's kopen, die eigenlijk bestemd waren voor de Wehrmacht; ze werkten op alle voltages en batterijen, sommige waren gesaboteerd en niet hersteld. Ze waren "draagbaar", zij het dat ze wel zeven kilo wogen !

Dan was er een manneke dat ons spoedig modellen van de Mitchell op een asbak kwam verkopen. Hij had in de buurt een kleine smederij en leek ze aan de lopende band te maken. Grof als zij waren hadden zij iets aandoenlijks. Dat model siert nog steeds mijn werkkamer.

Intussen treiteren de Duitsers ons met V-1's. Die waren veelal bedoeld voor Antwerpen, maar een aantal leek voor Brussel en Melsbroek bedoeld te zijn. Als die krengen aan kwamen ratelen, keek je onwillekeurig omhoog en om je heen, om een plek voor dekking uit te zoeken.

Toen ZKH Prins Bernard ons vliegerkruisen kwam uitreiken stonden wij in carré opgesteld, en juist toen het gezelschap was aangekomen, kwam een V1 aan. Het geratel hield op; over enige momenten zou die neerstorten. Er zat niets an-

A cause de retards encourus, nos avions n'arrivèrent que fin d'après-midi. Ce qui nous permit de reconnaître les environs avec un Officier R.A.F. qui disposait d'une petite voiture. En face des "Hirondelles" et des autres villas, il y avait une paire de hangars qui avaient également été occupés par les Allemands. Une grande partie était occupée par des meubles empilés et de la vaisselle. Lorsque notre regard s'arrêta sur une trappe que nous décidions d'ouvrir; ayant emprunté quelques marches, et à la lumière de nos allumettes, à notre grand étonnement nous découvrions, dissimulées derrière les panneaux, de grandes quantités de caisses de champagne et de cognac. Nous n'hésitions pas à prendre possession de cette réserve qui viendrait bien à point au Mess.

A Melsbroek, nous avons effectué beaucoup d'opérations, mais avions aussi le loisir de nous rendre à Bruxelles et d'y nous détendre. Pour cela, nous empruntions un camion organisé en service de bus, ou nous prenions le tram, ce qui nous obligeait à pas mal de marche. Après quelques recherches, nous aboutissions dans quelque luxueux club-officiers, où l'ambiance était agréable, . . . sans oublier "Bruxelles by night".

A l'époque, beaucoup de Belges souhaitaient nous aider, non seulement les Belges de notre Squadron, mais aussi les civils. Ainsi nous pouvions acquérir à prix modique des radios qui, en fait, avaient été destinées à la Wehrmacht; elles fonctionnaient sous toutes les tensions ou sur batterie, étaient portables, même si elles pesaient au moins sept kilos!

Et puis, il y avait ce bonhomme qui venait nous vendre des modèles de Mitchell montés sur un cendrier; il avait une forge et apparemment les fabriquait à la chaîne. Un de ces objets orne encore mon bureau.

Entre-temps, les Allemands nous taquinaient avec des V-1's. Destinés la plupart à Anvers, certains ont quand même atteint Bruxelles et Melsbroek. Quand ces saletés arrivaient en crépitant, chacun s'empressait de trouver un abri.

Lorsque S.A.R. le Prince Bernard vint nous octroyer nos "Vliegerkruisen", nous étions disposés en carré, et en même temps que la délégation, arrivait un V-1. Le crépitement s'interrompt, et il allait s'écraser à bref délai. La seule solution était de se coucher à terre; ce que firent de concert les "décorés". Le V-1 tomba un kilomètre plus loin; levant les yeux, j'aperçus les chaussures cirées impeccablement du Prince ainsi que celles du Commandant et de Sir Basil EMBRY, Commandant du 2 Group. Ils étaient restés debout. Lorsque chacun fut à nouveau redressé, le Prince commença son allocution: "Je suis si heureux de me retrouver parmi nos courageux hommes, . . ."

Lorsque von Rundstedt commença son offensive dans les Ardennes, les conditions météo nous clouèrent au sol. Des heures durant, nous attendions, dans les avions, de pouvoir apporter aide à l'armée américaine cloisonnée. Nous étions bientôt transis et avions heureusement la permission de nous réchauffer autour d'un feu de fortune. A la moindre amélioration, nous décollions et remportions des succès.



ders op dan op de grond dekking te zoeken. En dat deden de te decoreren mannen tegelijk. Toen kwam de klap, een kilometer verder. Ik keek, plat op de grond liggend, angstig op en zag de fraai gepoetste schoenen van de Prins en die van de commandant en van Sir Basil Embry, commandant van N° TWO Group. Zij waren blijven staan. Toen wij weer op de been waren begon de Prins zijn toespraak met: "ik ben zo blij weer bij onze dappere mannen te zijn..."

Toen von Rundstedt zijn offensief in de Ardennen begon, legde het weer ons lam. Dan zaten we uren lang in de vliegtuigen te wachten om het in het nauw gedreven Amerikaanse leger steun te verlenen. Dat betekende dat we weldra verkleumden en gelukkig kregen wij toestemming om ons bij een vuurtje in de nabijheid te verwarmen.

Bij enige verbetering van het weer gingen we erop uit en boekten successen. Soms was er wel een Mitchell die zijn onderstel niet meer neer kon krijgen. Die werd dan naast de baan geland, waarna de crashploegen snel het toestel wisten op te vijzelen.

Om het zicht op de baan wat te verbeteren, werd een Fido installatie aangebracht. Dat waren buizen waarin petroleum onder druk werd verspreid die vervolgens werd aangestoken, zodat er een reuzevlam en heel wat rook ontstond. In Engeland had men op enkele velden het hele circuit van Fido voorzien. Wij hadden het alleen om het begin van de baan aan te geven.

In die tijd werden de bewoners erg bang dat de Duitsers zouden terugkomen. En dat deze angst gegrond was, bleek wel, omdat wij voortdurend gewapend met pistool moesten rondlopen. Soms was de angst zo groot dat enkele Belgen ons, achter het hek dat hen van ons scheidde, vroegen of we niet een "plekkie voor genoeg franken in een vliegtuig konden krijgen" om naar Albion te gaan. Gelukkig is daarvan niets gekomen. Toen het weer verbeterde werd er veel geopereerd en kregen de verbindinglijnen en tankconcentraties van de vijand het te verduren.

Melsbroek was ook een uitwijkveld. Het had twee bruikbare banen en één, zoals gezegd, "lamme baan". Op een dag, toen we standbye stonden, kwam er een zwerm Vliegende Forten in het circuit. Engeland zat potdicht. Sommige waren behoorlijk beschadigd. Die moesten dan naast of op één baan landen, terwijl de andere baan werd gebruikt voor normale landingen. Die taxieden dan naar Evere, dat met een brede taxibaan met Melsbroek was verbonden. Naar ik mij herinner, stonden daar op één dag meer dan honderd van die grote kisten, allemaal op een rijtje, wat een mooi doel had kunnen zijn voor de Luftwaffe.

De beschadigde B17's werden opgevangen door bulldozers, die ze meteen van de baan schoven nadat de bemanning eruit was. Ik zie nog een bemanning haastig uit een toestel komen. De laatste was een schutter, met bebloed gezicht die weinig kon zien. Hij werd meteen door de crashploeg opgevangen. Een maatje van hem holde vertwijfeld naar ons toe en stond ineens verdwaasd naast me, omarmde me en begon toen vreselijk te huilen. Ik kon het heel goed begrijpen, want ik had het eerder zelf ook zo beleefd.

Weinig konden wij, nieuwsgierigen, eigenlijk voor ze doen, maar onze belangstelling en een kop thee of koffie werd altijd wel gewaardeerd. Voor de opvang van de bemanningen was er nabij het veld een tentenkamp, bedoeld voor

De temps en temps, un Mitchell ne parvenait plus à descendre son train d'atterrissage; dans ce cas, il se posait le long de la piste, et sans perte de temps, les équipes de dépannage le dégageaient.

Afin d'améliorer la visibilité sur la piste, nous utilisions un FIDO. Il s'agissait de tuyaux dans lesquels était pulvérisé du pétrole sous pression, auquel on mettait le feu - ce qui engendrait une flamme énorme, et pas mal de fumée. En Angleterre, tout le circuit en était balisé; ici, on ne se préoccupait que du seuil de piste.

Les habitants avaient très peur que les Allemands ne reviennent. Et cette angoisse était réelle, étant donné que nous portions sans arrêt un pistolet; à tel point que quelques Belges nous demandaient si, moyennant quelques francs, il n'y aurait pas une petite place à bord d'un avion pour s'envoler vers Albion.

Melsbroek était également un aérodrome de déroutement; il y avait deux pistes utilisables et, selon l'usage, une piste "dormante". Un jour, alors que nous étions en "stand-by", arriva dans le circuit une nuée de Forteresses Volantes. Toute l'Angleterre était "fermée -(météo)". Certaines étaient relativement endommagées, et devaient atterrir sur une ou à côté d'une piste, tandis que l'autre piste était utilisée pour les atterrissages normaux. Ensuite, ces avions "taxiaient" vers Evere, qui était reliée à Melsbroek par une large route. A ma souvenance, un jour, il y avait là plus de cent de ces grosses machines, toutes sur un rang. Quelle belle cible pour la Luftwaffe!!

Les B-17's endommagés étaient "réceptionnés" par des bulldozers, qui les repoussaient illico de la piste, dès que l'équipage les avaient évacués. Je vois encore un équipage sortir précipitamment de son avion; le dernier était un mitrailleur, le visage ensanglanté. Immédiatement, l'équipe de dépannage en prit soin; un de ses amis déambulait avec hésitation, se dirigea vers moi et, me prenant dans ses bras, se mit à pleurer. Je pouvais bien le comprendre, ayant vécu la même expérience.

Nous ne pouvions faire grand chose pour eux, mis à part manifester notre intérêt, ou leur faire apprécier une tasse de thé ou de café.

Pour l'accueil des équipages, il y avait un site de campement, destiné aux troupes revenant du front; à ce que l'on disait, ces tentes pouvaient accommoder quelques milliers de personnes.

Le Chef Contrôleur, le SqN Leader Dutton avait réceptionné avec sérénité cette invasion soudaine de B-17's et de B-24 Liberator. Il s'était conduit comme le chef d'un grand orchestre - chapeau!

Le jour de Noël, j'effectuais mon dernier vol opérationnel, le 78 ième, afin de bombarder STADKYLL. Cela faisait plus de six minutes que nous étions soumis à un tir de FLAK intense.

La veillée de Noël avait été copieusement arrosée de champagne (de la fameuse cave), et beaucoup d'entre nous avaient pris beaucoup d'assurance. Lorsque le président de table porta un toast "au Roi", un Canadien réagit et s'écria: "A MacKenzie King" (alors Premier Ministre du Canada), ce qui fut accueilli avec des rires (Hollandais) et des silences (quelques Anglais).



troepen die uit de linies waren teruggetrokken en waarin zo gezegd wel enkele duizenden konden worden gehuisvest.

Squadron Leader Dutton was de chef verkeersleider die de plotsel invasie van B17's en B24 Liberators heel rustig opving. Hij leek op een top-dirigent voor een groot orkest. Pluim voor hem!

Op Kerstdag maakte ik mijn laatste operationele vlucht, de 78ste, om Stadkyll te bombarderen. We zaten toen ruim zes minuten in intense Flak.

Het kerstdiner was voorafgegaan door veel champagne (uit de bewuste kelder). Velen van ons waren behoorlijk vrijmoedig geworden. Toen de president van de tafel een dronk uitbracht op "The King" was een Canadees daardoor zo bewogen, dat hij uitriep: "Mackenzie King", de toenmalige eerste minister van Canada. Het werd met gelach (Hollanders) en een afwijzing (een aantal Britten) ontvangen. It was NOT done!

1 januari 1945 zouden alle geallieerden wel zoveel gedronken hebben om het nieuwe jaar in te luiden. Dat was een reden voor de Luftwaffe om de geallieerde vliegvelden aan te vallen. Zij hadden het echter mis, hoewel er op sommige velden zware schade werd toegebracht. Melsbroek had echter geen vliegtuigen in het gelid. Die vlogen een operatie. Nog even werd gewacht op een escorte van Spitfires, maar die kwam niet en aldus nam de leider (320) het besluit zonder escorte de operatie voort te zetten. Ze kwamen goed terug, hoewel beschoten door Flak.

De achtergebleven geparkeerde toestellen kregen het te verduren: van 98 squadron werden twee kisten beschadigd, één was niet meer te repareren; 320 had twee beschadigde toestellen; 180 squadron had zes toestellen op een parkeerplaats geconcentreerd, drie waren total loss. Dan waren er twee Mitchells en een Boston die in handen van een speciaal reparatiebedrijf verloren gingen, alsmede vijf Harrow transportvliegtuigen van 271 squadron.

Een officier van 320 had de Duitse vliegtuigen wel gezien, maar meende voldoende veilig te zijn. Plotseling deed gekletter hem op de grond gaan liggen. Toen hij weer opstond, bleek een aantal hulzen van de Duitse wapens om hem heen gevallen te zijn. Hij verzamelde ze en naar zijn zeggen heeft hij daarmee later goede zaken gedaan.

Volgens gegevens van TWO Group gingen van de Luftwaffe ca 300 Focke Wulffs en Bf 109 Messerschmitts verloren. De Britten verloren 144 totaal afgeschreven en 84 zwaar beschadigde toestellen van verschillende types.

Het Ardennenoffensief was voorbij en de geallieerden maakten zich klaar voor operaties in Duitsland. Voortdurend vlogen er vliegtuigen operaties van Melsbroek. Er werden helaas ook verliezen geleden. Eind april 1945 moest de wing naar Achmer in Duitsland. De laatste operatie was op 2 mei 1945.

Ikzelf ging op 31 december 1944 terug naar Engeland. Nadien ben ik nog een paar keer in Zaventem en Melsbroek geweest. Dat is al jaren geleden. Veel is er veranderd. Misschien maar goed ook!

De band met België werd wat mij betreft bevestigd door het feit dat ik, kort na de oorlog, werd gedecoreerd met de Kroonorde met palm en het Croix Militaire, onderscheidingen die ik uiteraard zeer koester."

Mais rien n'était fait!

Le 01 Janvier 1945, les Alliés avaient certainement arrosé copieusement le Nouvel An. Bonne raison pour la Luftwaffe d'attaquer nos aérodromes. Ce ne fut pas une réussite, bien que certains aérodromes furent gravement endommagés.

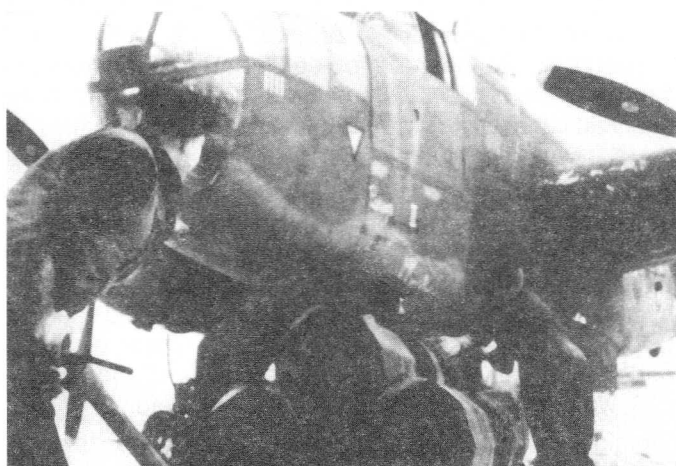
Melsbroek n'avait pas beaucoup d'avions au sol, la plupart étant en mission; nous avions pensé à attendre une escorte de Spitfires, qui n'arrivèrent pas; dès lors, le Commandant de la 320 Sqn décida de poursuivre l'opération sans escorte. Tous revinrent, malgré la FLAK. Seuls les avions restés à Melsbroek subirent l'attaque; du 98 Sqn, deux avions furent endommagés, dont un définitivement. Le 320 Sqn en avait deux; le 180 Sqn subit trois pertes sur les six avions restés au sol. Deux Mitchell's et un Boston en réparation furent également perdus, ainsi que cinq avions de transport HARROW du 271 Sqn.

Un Officier du 320 Sqn, qui avait vu arriver les avions allemands, se coucha lorsqu'il entendit le crépitement des munitions autour de lui; ensuite il rassembla quelques douilles allemandes et apparemment en fit de bonnes affaires. Selon les informations du 2 GROUP, la Luftwaffe perdit ce jour-là 300 FW-190 et BF-109, les pertes anglaises s'élevant à 144 avions de tous types et 84 gravement endommagés.

L'offensive des Ardennes était terminée, et les Alliés se préparaient aux opérations en Allemagne. Sans relâche, les vols se poursuivaient au départ de Melsbroek; il y eut, hélas, encore des pertes!

Fin avril 1945, le 139 Wing fit mouvement vers ACHMER en Allemagne; la dernière opération se déroula le 02 mai '45.

Pour ma part, je retournais en Angleterre le 31 décembre '44; ensuite, je suis encore revenu quelques fois à Melsbroek et Zaventem. Beaucoup d'années ont passé; bien des choses ont changé, heureusement sans doute. Mon lien avec la Belgique fut confirmé par le fait que, peu de temps après la guerre, je fus décoré de l'Ordre de la Couronne avec Palme, et de la Croix Militaire, ce dont je ne suis pas peu fier."



MELSBROEK 1945 B25 MITCHELL
"Loading Frag Bomb Containers"